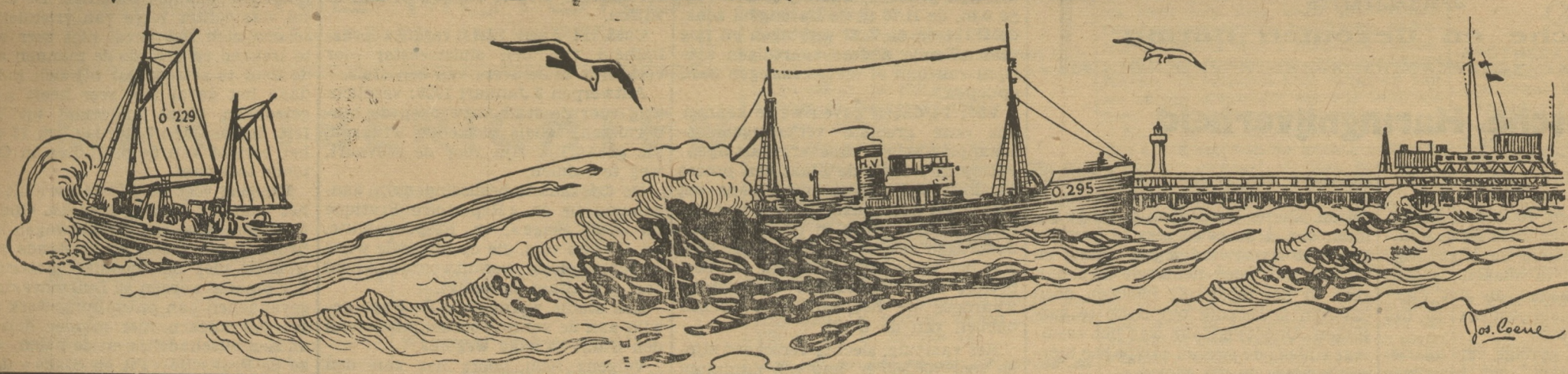


HET NIEUW VISSCHERIJBLAD



Handelaars adverteer
in het
Nieuw Visscherijblad

Redactie en Beheer : Nieuwpoortsteenweg, 44
Oostende - P.C.R. Degrave & Godemont 108026

Wetenschap - Nijverheid - Handel

ABONNEMENTEN: Binnenland: 1 jaar: 100 fr.
Nederland: 12 gulden.

Massale Vischintroer

De regering, meer in 't bijzonder 't Ministerie van Ravitaillement, zal eerlang toelaten dat de Belgische markt met vreemden visch letterlijk overstroomd wordt om eindelijk de bevoorrading in visch te normaliseeren.

Dit is geen officiële mededeeling, doch slechts een gerucht. We zouden aan dit gerucht niet meer belang hechten dan aan vele andere, ware het niet dat sommige gebeurtenissen van de laatste weken al te duidelijke bewijzen leveren van een kortzichtige politiek inzake vischbevoorrading. Niemand zal ons dan ook ten kwade duiden dat we dergelijke geruchten volledig openbaar willen maken.

Het weze in de eerste plaats een verwittiging aan de visschers. Immers, het lijdt geen twijfel dat, indien zulke voornemens inderdaad den heer Lalmand moeten toegeschreven worden, ze een rechtstreeks gevolg zijn van de uitgelokte stakingen. Zeker, het is het recht van de visschers hun bedrijf een zoo renderend mogelijk uitbating te verzekeren. Het is hun recht van den Staat te eischen dat hij hen steune en helpe, zoo sociaal als economisch. Het is hun recht eerbied te eischen voor hun arbeid, die uiterst zwaar is en bij welker uitvoer ze regelmatig hun leven in gevaar stellen.

Maar evenzeer is het de plicht van de visschers de huidige tekorten van de nationale bevoorrading aan te vullen. Het is hun plicht er voor zorg te dragen, dat de regering, door hun

min of meer willekeurige stakingen, er niet toe gedwongen wordt deviezen weg te gooien om visch te importeer, dien zij zelf zouden moeten aanvoeren. Het is hun plicht tot het besef ervan te komen dat de geleide economie met haar verzekerde winstmarges tot het verleden behoort. Het is hun plicht zich niet te laten verblinden door de tijdens de bezetting verwezenlijkte winsten en opnieuw hun verantwoordelijkheid op te nemen in een systeem van harde mededinging.

Aan de kustvisschers en hun leider M. Libin, zeggen we: toont uw goeden wil, vecht voor uw rechten, maar bewijs eerst uw plichten ten opzichte van land en volk.

Past op uw zaak, geeft geen gehoor aan opruiers, die u aanzetten tot ongepaste, schadelijke daden. Weest redelijk in uw eischen. En aan Minister Lalmand: uw ijver om de nationale markt te bevoorraden keuren we goed. Maar doe geen beroep op 't buitenland als de nationale vloot u tot uw doel brengen kan. Zorg er dus voor dat het invoeren, zooveel als mogelijk, met eigen middelen geschiede, en dat de visschers in staat gesteld worden hun schepen te herstellen. Of zal men het beleven, dat een nieuwe sociale wetgeving gepaard gaat met economische ongezondheden? Een briljante heruitgave van de geschiedenis van de boeren van Oolen zou men zich waarschijnlijk niet kunnen indenken.

Het belang van onze Zeevisscherij

Voor meer Belangstelling en Wetenschappelijke Opleiding

Toevallig vinden we in oude brieven een schrijven in 1936 aan een vriend gestuurd door den heer Ed. Anseele. Het is ons allen bekend hoe Anseele en Baelis, terwijl ze volksvertegenwoordiger en minister waren, onze visscherij zeer veel liefde toedroegen en er ook zeer veel voor gedaan hebben.

Onomwonden mag gezegd, dat de visscherij op het huidig oogenblik dergelijke verdedigers van zijn belangen mist.

De h. Anseele schreef ons in 1936: « Met de visscherij, stel ik vast, gaat het thans tamelijk goed en een uitbreiding moet bewerkstelligd. Zulzen wij leerlingen-zeevisschers genoeg hebben voor die nog al groote uitbreiding waarvan gesproken wordt?

Bij ondervinding gevoel ik dat onze zeevisschers ervaren kerels zijn met rijke ondervinding. maar zou voor hunne wetenschappelijke opleiding, van jongs af aan, niet beter dan thans moeten gezorgd worden?

Hoe groot is de vloot nu?

Wat bracht ze op in 1935 en tot einde Juli 1936, in gewicht en aan geld?

Hoeveel visch werd nog ingevoerd in dien tijd?

Hoe groot moet de vloot zijn om, zoals onze landbouw, aan al de behoeften of toch aan 95% van 's lands behoeften aan visch te kunnen voldoen?

Welke is den invloed der contingentteering geweest en welke is zijn invloed thans nog op de vischprijzen in de vischmijn?

Zijn alle zeevisschershavens goed

ingericht?

Minister De Man stelde Mr Yernaux aan om een studie over nieuwe nijverheden voor het uitstervend mijnbekken Le Borinage te doen. Zou iets in den zelfden aard, niet moeten gedaan worden voor de volmaking onzer zeevisschersvloot, zeevisschershavens, vischmijnen, vischvervoer, vischverbruik, enz...

Deze en andere vragen dienen gesteld te worden om eens het problema der zeevisscherij in zijn geheel te behandelen en op te lossen, zonder natuurlijk het krediet en verzekeringswezen te vergeten.

Verschoon mijn stoutheid U al deze vragen te stellen, maar ik ben op voorhand verzekerd van uw goedkeuring omdat gij weet dat ik handel uit liefde tot de zeevisscherij en mij tot U wend die er zooveel liefde als ik voor gevoel.

Met mijn hartelijke groeten,

E. Anseele.

Ja, de heer Anseele had gelijk. Zou ook thans van hoogerhand iemand kunnen aangesteld om die studie te doen, om na te gaan wat aan onze havens, handel, nijverheid en de wetenschappelijke opleiding van onze visschersjongens te kort schiet om ze tot hun taak beter op te leiden?

't Ware een maatregel welke het land ten eerste zou ten goede komen.

TELEFOON

Zij die willen telefoneren naar de drukkerij en de redactie van « Het Nieuw Visscherijblad », worden verzocht het nummer 72523 op te roepen.

De Afhouding voor de Visscherskas te Oostende

Aan de Reeders van Nieuwpoort — Zeebrugge — Blankenberge

Alle reeders van Nieuwpoort, Zeebrugge, Heist en Blankenberge moeten vanaf 1 Januari 1946 hun vischafslager bevel geven de afhouding van 0,70% op den vischverkoop ter vischmijn van Oostende niet te betalen en dus op hun rekening niet te laten aftrekken.

De bond van Heist-Zeebrugge zal tevens namens zijn leden de stad Oostende verzoeken de afhouding voor de Visscherskas, tijdens de periode Sept. 1944 tot einde 1945 gedaan, terug te vorderen voor alle vaartuigen welke Heist, Zeebrugge of Blankenberge als thuishaven hebben.

Sommige vischafslagers hebben voor een bepaalden reeder reeds de 0,70% niet afgehouden.

Abonnementen 1946

De lezers welke wenschen ons blad ten huize te ontvangen, worden verzocht de som van 100 fr. te storten op postcheekr. 1080.26 van Degrave en Godemont, Oostende.

Het Koopen en Verkoopen van Visschersvaartuigen

Wij wenschen de visschers er nogmaals op attent te maken, dat het verboden is visschersvaartuigen te koopen of te verkoopen zonder eerst de toelating gevraagd te hebben van het Beheer van het Zeewezen te Brussel.

Deze vraag moet gericht worden langs den plaatselijken visscherijdienst, Zuidstraat 14, Oostende.

Het is ook noodzakelijk, vooraleer een koop af te sluiten, het vaartuig eerst te laten keuren door de Zeevaartspectie.

Zij die nalaten zulks te doen, loopen gevaar niet te zullen mogen uitvaren met het aangekochte vaartuig. Verder ware het van belang het verbod van bouwen van visschersvaartuigen van min 12 meter kiel ook uit te breiden, tot het koopen en verkoopen van allerlei open booten.

Inderdaad, waar het Zeewezen, met het oog op de voeding, alle kleine vaartuigen toeliet en zijn oogen sloot voor talrijke wangedrochten, dient thans krachtadig ingegrepen. Te veel vaartuigen beantwoorden niet aan de gestelde eischen en het mag gezegd dat binnen één jaar al deze vaartuigen niet meer renderend zullen zijn.

Verscheidene mensen trachten zich er thans reeds van te ontdoen.

Het ware gewenscht dat de verkoop naar het buitenland van alle vaartuigen van min 12 meter zou bevorderd worden en men voor deze categorie vaartuigen niet den eisch zou stellen eerst geteisterde reeders de gelegenheid tot aankoop ervan te geven.

Het Zeewezen zou de visscherij, niet tegenstaande alle kritiek, een groot dienst bewijzen.

Nog de dure Mosselen

In de laatste weken hadden we herhaaldelijk de gelegenheid die treurige kwestie aan te raken en ongetwijfeld zal men hierbij hebben geconstateerd dat de berichten niet van alle eenzijdigheid vrij te pleiten waren. Vermosin werd immers nu eens openlijk, dan weer op eerder bedekte wijze, aangevallen en voor den woekerhandel verantwoordelijk gesteld.

Vóór een paar dagen hadden we het geluk een invoerder, lid van Vermosin, te ontmoeten. 't Spreekt vanzelf dat ons een heel ander beeld van den toestand werd opgehangen en, aangezien *Het Nieuw Visscherijblad* er prijs op stelt zijn lezers op de meest objectieve manier in te lichten, houden wij er aan deze versie te publiceren.

In de eerste plaats beklaagt onze zegsman er zich over dat Vermosin in de mosselkwestie... de boter heeft opgegeten. Insinueren en beschuldigingen uiten liggen in de lijn van elke afbrekende politiek. Als voornaamste bronnen van den woekerhandel noemt hij:

1) Nieuwpoort, waar regelmatig 3 à 4.000 kgr. worden getrokken.

2) Bouchaute, waar zelfs van uit Wallonië gespecialiseerde en gelegenhedskoopers opdagen. De verhandelde hoeveelheden bedragen duizenden kgr.

3) De Belgisch-Nederlandsche grens, vooral de omstreken van Lommel, langs waar menige militaire vrachtwagen zijn lading 't binnenland invoert zoodat het Limburgsche op meer dan bevredigende wijze wordt bevoorrad, echter tegen den prijs van 10 à 12 fr. het kgr.

4) Antwerpen, waar de Hollandsche schippers er zich mede vergenoegen het ingeklaard gewicht tegen normalen prijs aan Vermosin te leveren, doch het overgewicht voor hun rekening op de zwarte markt aan den man brengen.

De middelen om aan den huidige toestand te verhelpen? Waarom zou het vervoer van mosselen niet verplichtend geschieden onder dekking van een vervoerdocument? Al kan die maatregel moeilijk als afdoende worden beschouwd, toch zou men aldus reeds een zekere controol bewerkstellen.

Te Bouchaute zou de aflevering slechts tegen vergunning en uitsluitend aan Vermosin moeten geschieden. En wat Lommel betreft, hier zou de soldienst, al ware het slechts tijdelijk, versterking moeten ontvangen. In de laatste weken legden de Hollandsche douanebeambten beslag op een achttal vrachtwagens met volledige lading. Onze Noorderburen dringen er op aan dat de Belgen, van hun

Opzoekingen

Personen die iets afweten van het feit dat drie geestelijken, waaronder Eerwaarde Pater Jozef Van Roy, Jezuit, waarschijnlijk op Zondag 26 Mei 1940 plaats zouden genomen hebben aan boord van een visschersboot, die op gezegde datum de haven verlaten heeft met bestemming naar Engeland worden zeer dringend verzocht alle inlichtingen hieromtrent te laten geworden ter studie van Meester Ch. De Weert, notaris te Brugge, Predikheerenstraat, 27.

Gebeurlijke onkosten zullen vergoed worden.

Deze oproep is inzonderheid gericht aan de visschers die zich op bedoelden datum per boot naar Engeland of Frankrijk begaven.

Hoogwaterboekje

1946

Vanaf heden zijn boekjes met de hoogwatergetijden voor het jaar 1946 voor al de havens van de Belgische kust verkrijgbaar:

1. ter drukkerij van « Het Nieuw Visscherijblad » Stw. op Nieuwpoort 44
2. in de burelen van Hand in Hand, te Zeebrugge.
3. « Hulp in Nood », Vindictivelaan, 20 Oostende
4. te Nieuwpoort, bij Dobelaere.
5. te Blankenberge, Boekhandel Gheselle Kerkstraat.
6. te Heist, bij De Vos.

Zij zijn ook verkrijgbaar bij uwen dagbladverkooper of bij de Internat.onale boekhandel, Adolf Buylstraat 33 Oostende.

Boeken over Visscherij

Ter drukkerij van « Het Nieuw Visscherijblad » zijn te verkrijgen, mits voorafgaandelijke storting van het bedrag der hiernavolgende werken, plus 2 fr. voor post- en onkosten op post. 108026 van Degrave en Godemont, Oostende.

1. Oude Visscherij Almanakken jaar 1937 32 fr.
2. Beroepskennis voor den stuurman, door de Br. van Liefde 25 fr.
3. Het Visschersboekje, van H. Pype en A. Gorren 25 fr.
4. Weerkunde en Oceanographie 10
5. De Ruwolle motor, door A. Van Loy 15 fr.
6. Onze Zeilvischloepen, door Fr. Bly 25 fr.
7. Manuel du Patron à la Pêche, par L. Bronkhorst 100 fr.
8. Enquête sur la Pêche Maritime, (2e d.) par Ch. De Zutter ... 100 fr.
9. Enquête sur la Pêche Maritime, uitgeg. door Office du Travail 100 fr.
10. Grondbeginselen der Oceanographie, door Ch. Gillis 25 fr.
11. Duin- en strandverdediging 35.
12. Vulgarisatie van de Wetenschappen der Zeevisscherij, door Ch. Gillis 10 fr.

BRUNET & C^o

OOSTENDE

Tel. 71319 — Telegr. « Compas »

Zeevischgroothandel

SPECIALITEITEN

Versche en Gezouten Haring

De Belgische Haringnijverheid

VERLEDEN EN TOEKOMST

Tijdens de jaren vóór den oorlog, hadden wij de gelegenheid in versnellen omstandigheden de ongunstige toestand bekend te maken waarin onze vischnijverheden in het algemeen, en het rookerijbedrijf in het bijzonder verkeerden.

Dit laatste, ten gevolge van allerlei ongunstige factoren, nad een zeer laag bestaan en werkte slechts op min dan de heit zijner normale voortbrengstmogelijkheden.

Eenerzijds was de Belgische markt overrompeld met vreemde bewerkte vischproducten in consignatie en tegen dumping-prijzen ingevoerd; anderzijds vonden wij voor eigen productie geen den minsten uitvoer ten gevolge der beschermingspolitiek welke meest alle landen voerden.

Bovendien drukt een zeer nadeelig fiscaal stelsel op de rookerijnijverheid, waarvan de producten zwaarbelastingen waren, dan gelijk welke andere artikelen.

Wat meer is, gezien onze eigen vischschijf niet in de mogelijkheid was de haringsoorten te bezorgen noodzakelijk voor onze vischnijverheden, waren deze voor bijna al hun grondstoffen afhankelijk van den vreemde.

Toen kwam de oorlog, en werd ons land afgesneden van alle invoermogelijkheden.

Zulks was ten eerste nadeelig voor onze vischnijverheid, die tot einde 1941, dus tijdens meer dan anderhalf jaar, moest stil liggen.

Toen begon onverwachts de eerste der mirakuleuze ijle-haring-campagnes waarmede wij tijdens den oorlog begunstigd werden en meteen ontstond opnieuw de hoop, dank al de gevaren welke onze moedige visschers zouden trotseeren, dat ook onze vischnijverheid opnieuw zou aan het werk gaan.

Eerst was men de mening toegedaan, dat het allergrootste deel der haringaanvoer in verschen toestand aan de bevolking moest worden afgeleverd, omdat zulks het goedkoopste was.

De warenbewerker deden echter ook hun rechten gelden. En toen het bleek, dat de verbruikers grooten lust hadden voor gerookten en ingemaakte haring, werd verkregen dat de nijverheid 40 % van den aanvoer zou te verwerken krijgen.

Zoo is het dat van de 150 miljoen kgr. ijle haring, die tijdens 1941-45 aangevoerd werden, ongeveer 60 miljoen kgr. naar de bewerking gingen, hetzij om te rooken, marineeren, inblikken en zouten. Dit is voorwaarde een ontzaggenlijke hoeveelheid welke de warenbewerking ten goede kwam.

Tijdens bovengemelde periode, hebben de rookerijen binst het haringseizoen op volle capaciteit kunnen werken. Door gebrek aan sprongangst werden zelfs ook de sprootrookerijen voor den haring tewerk gesteld.

Veel haring werd ook ingezouten en ingeblikt om den verkoop gaande te houden na afloop der visscherij.

Het is onbetwistbaar, dat deze werking onze bevolking, die het minder dan breed had, zeer ten goede kwam.

Er wordt weleens gezegd dat toen veel minderwaardige gerookten haring op de markt werd gebracht, wat bij den verbruiker een slechte propaganda voor het vischverbruik daarselde.

Alhoewel zulks wel gebeurde, mag dit echter niet overdreven worden. Men dient rekening te houden dat toen in zeer moeilijke omstandigheden moest worden gewerkt. De rookerijen hadden gebrek aan werkrachten, hout, zout, verpakking, vervoermiddelen, enz. De te verwerken hoeveelheden waren soms al te groot, en niet altijd voldoende versche.

Bovendien waren onze rookers weinig bekend met het bewerken van « ijle » haring, die zich niet zoo gemakkelijk laat bereiden als « volle ».

Er weze nochtans gezegd dat zekere bewerkers meenden hun produkten niet voldoende te moeten verzorgen, omdat toen eenvoudig geen concurrentie bestond. Dezen hebben onbetwistbaar een slechten dienst bewezen.

De vraag werd gesteld waarom hier tegen geen sancties werden getroffen. Dit is een zeer kiesche kwestie en

praktisch niet te doen, voor velerlei redenen, te lang om hier uiteen te zetten. Echter werd niets onverlet gelaten om al de bewerkers te overtuigen, dat zij in hun eigen belang en dit van hun nood-hebbende medeburgers, al het mogelijke moesten doen om hun bewerking ten beste te verzorgen. Onbetwistbaar was het resultaat tijdens de tweede campagne merkbaar beter op dit gebied.

Na dezen terugblik, willen wij even bekijken hoe er de toestand nu uit ziet en wat de toekomst kan brengen.

Nu wij tot een min of meer normale toestand terug gekomen zijn, is het onbetwistbaar dat, moest de verbruiker zijn keus kunnen doen, hij de voorkeur zou geven aan « volle » haring.

volle haring beteekent: « invoer ».

Wij zijn nochtans van oordeel dat voorloopig in het algemeen belang de « ijle » haring van eigen aanvoer nog den voorrang moet krijgen op onze markt, en dat onze rookerijen, indergeen en conserverijen in de eerste plaats het nationaal produkt moeten verwerken. Wat men in eigen huis heeft, gaat men toch niet zoeken op een ander.

Onze vischnijverheid kan nu in veel oeter voorwaarden werken, en beschikt wederom ongeveer over de noodige grondstoffen om goede produkten te bereiden.

Goede produkten zal de verbruiker nog gretig aannemen, al is het « ijle » haring.

Wij meenen dan ook te mogen voorstellen, onze visscherij ten goede, dat — onvoorziene omstandigheden uitgesloten — er door de warenbewerker dit seizoen nog een flink aandeel « ijle » haring zal worden afgenomen.

Een groote schaduw echter op den toestand is nog steeds de fiskale regeling, welke loodzwaar op de vischnijverheid drukt en de prijzen zeer nadeelig beïnvloedt, waarvan de visschers ook onrechtstreeks het slachtoffer zijn. Zoo is het dat de verkoop van ingezouten ijle haring onderworpen is aan een forfaitaire faktuur-taks van 9 %. Een zelfde taks is verschuldigd, wanneer deze haring nadien gerookt of ingelegd wordt. Hierdoor bereikt de taks 45 % van de basis-prijs.

Wij zijn ervan overtuigd dat, moest deze taks op een normaler peil gesteld worden — wat hoogdringend is — de prijs der verse haring hierdoor onmiddellijk gunstig zou beïnvloed zijn.

Ook onze visscherij op « volle » haring kan uitbreiding nemen, indien onze vischnijverheid, die er de eenige afnemer van is, in normale voorwaarden kan werken en niet opnieuw het slachtoffer worde van vreemde dumping.

Dit beduidt niet dat allen invoer moet geweerd worden. Integendeel, wat ons niet door eigen visscherij kan verschaft worden, moet noodzakelijk van elders komen. Echter moet het nationaal belang, naar ons bescheiden oordeel, ook hier steeds den voorrang krijgen.

Wij meenen dan ook dat de toekomst ligt in een oprecht samenwerken van alle betrokken belanghebbenden, de leuze getrouw: « Eendracht maakt Macht ».

Ant. Van den Abeele.



VIEREN & NOTEBOOM N.V.

KAPPELSTRAAT 86
BY DE BRUG
Oostende

LEDERWAREN-REISARTIKELN
HANDSCHOENEN-REUKWAREN

Verantwoordelijkheid van den Staat inzake Zeeongevallen

Het is onze lezers opgevallen, hoe in de laatste maanden, tengevolge van het aanwezig zijn van talrijke niet of slecht aangeduide of bij nacht slecht verlichte wrakken veel ongelukken zijn gebeurd, waarbij te Zeebrugge o.m. de H.70 in de havengeul zonk, de O.121 en de Z.22 vergingen en nog verschillende andere vaartuigen avarijen van min of meer ernstigen aard opliepen.

Vóór 14 dagen gaven we te kennen, dat onze grootste verkeringsmaatschappij voor visschersvaartuigen: « Hulp in Nood » de Staat een proces aandoet, welke zeer interessant om volgen zal zijn eensdeels voor wat het niet verlichte wrak in de haven van Zeebrugge betreft en anderdeels voor wat het verkeerd leggen van een boei betreft in de bestaande vaarwaters, waardoor we het verlies te boeken hebben van de O.121.

Het vaartuig, slechts verzekerd zijnde voor 700.000 fr. had een minimum waarde van één miljoen twee honderd duizend frank. De reeder ondertussen reeds uitbetaald zijnde, zal zich waarschijnlijk nevens de verzekeringsmaatschappij als burgerlijke partij aanstellen, waardoor dit geding aan belangstelling in reederskringen niet zal ontbreken.

Het principieel der verantwoordelijkheid van den Staat voor de schade die hij aan particulieren veroorzaakt, en der bevoegdheid der rechtbanken om zich hierover uit te spreken, wordt ten andere éénstemmig aangenomen zoowel door de rechtsspraak als door de rechtsleer sinds het arrest van het Hof van Verbreking dd. 5 November 1920.

Deze rechtsspraak en rechtsleer steunen zich op de beschouwing, dat telkens de Staat een privaet, burgerlijk recht benadeelt, hij een fout begaat, die aanleiding geeft tot schadevergoeding, bij toepassing van art. 1382 van het Burg. Wetboek.

Sinds 5 November 1920 werden er een vijftiental arresten in den zelfden zin door het Hof van Verbreking uitgesproken.

Het arrest van 5 November 1920 is voorafgegaan door een advies van de eerste advocaat-generaal Paul Leclercq, waarin talrijke beslissingen voorkomen, vóór dien datum getroffen en die de verantwoordelijkheid van den Staat aannemen in de volgende gevallen: voor schade aan een boot, veroorzaakt door: een paal achtergelaten op den bodem van een vaart afhangende van de stad Brugge, een klinkbout (boulon) achtergelaten in een kaaimuur der haven van Antwerpen; het bersten ingevolge roest en slechten onderhoud van een buis der hydraulischen dienst der stad Antwerpen; verkeerde manoeuvres van een kraan, in werking gesteld door een aangestelde der stad Antwerpen; het breken van een kraan in de haven van Antwerpen.

Beslissingen in tegenovergestelden zin in gelijkaardige gevallen (verkeersmanoeuvres van een kraan, achterlaten van een balk in de vaart, enz...) worden ook aangehaald door advocaat-generaal Paul Leclercq, doch deze zijn gesteund op de rechtsspraak die soms gevolgd was vóór het arrest van 5 November 1920, en het is thans uitgesloten dat er nog zou worden teruggekomen op deze rechtsspraak.

De hierboven opgesomde beslissingen die gelden voor de binnenscheepvaart, kunnen bij gelijkenis toegepast worden op zeevaart.

Na 5 November 1920, stippen wij de volgende beslissingen aan, die getroffen werden in gevallen van binnenscheepvaart of zeevaart:

Cass. 14 April 1921: verantwoordelijkheid van den Waterschout van Oostende die terzelfdertijd drie bo-

ten in één sas had laten binnenlopen.

Cass. 20 Oktober 1927: verplichting voor den Staat de bedding van de Schelde in staat te houden, en hinderen van de van aard zijn om schade te berokkenen, weg te ruimen of aan te wijzen.

Cass. 14 April 1921: verantwoordelijkheid van den sluismeester voor verkeerde manoeuvres van een sluus.

Antwerpen 5 Januari 1929: verplichting voor de stad Antwerpen de hinderenissen, zooals vlottende wrakken, die gevaarlijk zijn voor de zeevaart, weg te ruimen.

De drie laatste beslissingen zijn aangehaald in de « Répertoire Pratique du Droit Belge », vr. Responsabilité, nr. 1357 en volg. die op formele wijze de principieel verantwoordelijkheid van den Staat bevestigt.

Een studie wordt door De Page gewijd aan de verantwoordelijkheid van den Staat in zake wegenis.

Volgens hem, hoort het aan den Staat toe te beslissen op welke wijze een wegenis aangelegd zal zijn, of een steenweg gekasseid zal zijn of niet of een straat 's nachts verlicht zal zijn of niet, enz..., zonder zich hierover te moeten verrechtvaardigen.

Maar van het oogenblik dat hij beslist heeft dat een wegenis zich insloeg aan en op eigen kracht bereikte het Dinsdagmiddag de veilige haven. Een hartelijk proficiat voor de mannen van de « Zeeleeuw », die puik werk hebben verricht.

Een arrest van het Hof van Beroep van Luik verklaart dat een gemeente verantwoordelijk kan worden gesteld wanneer een baan verlicht wordt door signalen die in tegenstrijd met de verkeersbepalingen geplaatst werden.

Bij gelijkenis, kan er worden gezegd dat de Staat een fout begaat, wanneer hij een wrak verkeerdelijk aanduidt door een boei, of ten onrechte bekend maakt dat een gedeelte van de haven van Zeebrugge bevaarbaar is, wanneer er zich aldaar een wrak bevindt.

Wellicht zou men staande kunnen houden dat de Staat niet verplicht is in de huidige omstandigheden, of niet bij machte ingevolge de oorlogsomstandigheden, de ligging in de Noordzee aan te duiden van een wrak of de haven van Zeebrugge bevaarbaar te maken, maar wanneer hij het ene en het andere doet, begaat hij een fout door de verkeerde aanduidingen die hij geeft.

Wij komen hier later op terug.

Verlies van Loon bij Scheepsramp

Wat de vergoeding betreft van verloren loon, moet altijd het loon uitbetaald worden tot den dag der ramp. Een bijkomende vergoeding voor den mogelijken duur der werkloosheid wordt bepaald op 4.000 fr. voor elk lid der bemanning van de voormelde drie reeksen van vaartuigen, met uitzondering van de scheepsjongens, wier vergoeding op 2.000 fr. vastgesteld werd. Men vermoedt dat deze op een halve maand voor de kustvisscherij, en op een volle maand voor de middenslag- en diepzeevisscherij zal vastgesteld worden. Het beginsel geldt hier insgelijks dat op 1 Juli 1945 slechts sprake is van kustvisscherij.

Men mag niet uit het oog verliezen dat de vordering van vergoeding voor verlies van zeegoed en loon, met uitzondering van deze voor den duur der gebeurlijke werkloosheid overgaat op de rechthebbenden erfenamen.

Gelukkig Initiatief van de N.M.B.S.

Met het oog op den uitvoer van haring naar Duitschland, heeft de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen het gelukkig initiatief opgevat een speciale sneltrein in te leggen, tusschen Oostende en Maastricht.

De uurregeling werd vastgesteld als volgt: Vertrek Oostende (Kaai) 21.6 u. Aankomst Maastricht 4.35 u.

Deze uurregeling zal in voege treden met ingang van Woensdag 2 Jan. 1946.

Het vervoer zal aan de volgende formaliteiten worden onderworpen:

1. De onkosten van vervoer worden betaald bij vertrek; daartoe zal een verzendingsbulletijn worden ingevuld.
2. Een uitvoervergunning dient bijgevoegd.
3. een formulier mod. DC 1763 « verklaring van vrijen uitgang » dient opgemaakt.
4. een tolverklaring mod. DC 1741 dient in viervoud opgemaakt.

Het Vlotbrengen van de O.256

Op Maandag 17 December liep de O.256, eigenaar Jules Vergrouwer, nabij Calais, op de plaats St-Pierre, op de kust. De bemanning stelde zich onmiddellijk in verbinding met den Belgischen Consul, hem verzoekend Oostende te willen inlichten. De Consul was echter verre van vriendelijk, scheen zich het geval niet zeer aan te trekken en dreigde de mannen aan de deur te zetten. Dat hij zich inderdaad het geval niet zeer heeft aangetrokken, blijkt voldoende uit het feit, dat pas den Zaterdag, om 17 uur het bericht van de stranding in Oostende toekwam.

Dinsdag voor de « Zeeleeuw » uit om het vaartuig vlot te brengen. Onder-tusschen was een vrachtwagen der firma Valcke Gebr. uit Oostende vertrokken met het noodige materiaal. Ter plaatse werden 50 Duitschekrijgsgevangenen aan ontminingswerk gezet. Zij mieken niet minder dan 70 mi'nen onschadelijk en de palen, welke de Fransche « Pit en Stake » daar had geplaatst werden afgezaagd.

Een 50 meter lange gracht werd gegraven en, nadat de reep rond het schip was gelegd, trad de « Zeeleeuw » bij het eerste hoog tij, in actie. Het schip schoof langzaam mee en doboortie weldra bevrijd op zee. De motor sloeg aan en op eigen kracht bereikte het Dinsdagmiddag de veilige haven.

Een hartelijk proficiat voor de mannen van de « Zeeleeuw », die puik werk hebben verricht.

Verlies van Zeegoed bij Scheepsramp

Zoals wij in een onzer vorige nummers medegedeeld hebben, had de Beroepsraad voor de Zeevisscherij in zijn vergadering van 31-1-39 besloten dat de vergoeding door den reeder verschuldigd aan de bemanning voor het verlies van zeegoed veroorzaakt door scheepsramp een forfaitair karakter zou hebben. Het bedrag er van verschilde volgens de reeks vaartuigen en volgens de hoedanigheid aan boord.

De volgende forfaitaire vergoeding werd voorzien: 1. Kustvisscherij: eenvormig 710 fr. 2. Middenslagvisscherij: schipper 1.360 fr.; motorist 1.225 fr.; ander personeel 1.185 fr. 3. Diepzeevisscherij: schipper en motorist 1.600 fr.; ander dekpersoneel 1.300 fr.; ander machinepersoneel 1.100 fr.

Voor de eerste twee reeksen werden die bedragen verminderd met 25 % na aftrek van alle geredde voorwerpen. Voor de scheepsjongens is die vermindering gebracht van 25 op 50 %.

In de laatste reeks wordt op de voormelde sommen 75 % uitbetaald na aftrek van alle geredde voorwerpen, zonder onderscheid tusschen scheepsjongens en ander personeel.

Deze bedragen moeten aangepast worden aan de huidige omstandigheden. De Beroepsraad voor de Zeevisscherij heeft in zijn laatste vergadering hieromtrent een beslissing genomen.

Daar de levensduurte gedurende al de oorlogsjaren niet op hetzelfde peil stond, werden verscheidene tijdstippen voorzien: van 10 Mei 1940 moesten de voormelde bedragen vermenigvuldigd worden door 3; vanaf 1 Januari 1942 tot 31 December 1942 door 4 en vanaf 1 Januari 1943 door 5,50.

Men moet in acht nemen dat alle vaartuigen van 10 Mei 1940 tot 1 Juli 1945 aanzien worden als kustvisscherijsschepen, daar gedurende dit tijdstip noch middenslag- noch diepzeevisscherij op de Belgische kust werd uitgeoefend.

PRACTISCH

Practisch werden de volgende vergoedingen vastgesteld voor het verlies van zeegoed, na aftrek van de waarde der geredde voorwerpen:

A. Tijdstip van 10-5-40 tot 31-12-41	
Personeel met uitzondering van scheepsjongens	1.597,50 fr.
Scheepsjongens	1.065,— fr.
B. Tijdstip van 1-1-43 tot 31-12-42	
Personeel met uitzondering van scheepsjongens	2.130,— fr.
Scheepsjongens	1.420,— fr.
C. Tijdstip van 1-1-43 tot 30-6-45	
Personeel met uitzondering van scheepsjongens	2.928,75 fr.
Scheepsjongens	1.952,50 fr.
D. Vanaf den 1 Juli 1945	
1. Kustvisscherij	
Personeel met uitzondering van scheepsjongens	2.982,75 fr.
Scheepsjongens	1.952,50 fr.
2. Middenslagvisscherij	
Schipper	5.610,— fr.
Motorist	5.053,— fr.
Ander personeel (met uitzondering v.d. jongen)	4.888,— fr.
3. Diepzeevisscherij	
Schipper en motorist	6.600,—
Ander machinepersoneel	4.537,50
Ander dekpersoneel	5.362,50



DE BESTE ENGELSCH DIESEL MOTOR
MARINE MOTORS
KAMMENSTRAAT 72, ANTWERPEN

MARKTBERICHTEN

OOSTENDE

Vrijdag 21 December 1945.

Heden werd de markt niet bevoorrad, daar geen enkel vaartuig terug van de vischvangst was.

Aan de Garnaaltrap is de aanvoer van ijle haring tamelijk groot. Prijzen schommelen tusschen 270 en 470 fr. worden per 100 kg. geboekt. Na een eerste stopzetting van den verkoop wordt naderhand besloten morgen de verkoop in de Vischmijn voort te zetten.

Zaterdag 22 December 1945.

Eén vaartuig ter mijn met een moole vangst van ongeveer 9.000 kgr. verse visch. De aanvoer bestaat uit 80 bennen platvisch, 1200 kg. tong, een tiental bennen tarbot, 800 kg. kabeljauw, 20 bennen schelvisch en 30 bennen wijting. Overdrevan prijzen werden voor ijle visch gegeven. Platvisch kende echter een lichte daling in prijs.

De vaartuigen, die gisteren ten gevolge het stopzetten van den verkoop aan de Garnaaltrap niet konden verkopen, boden heden ongeveer 500.000 kgr. ijle haring ter mijn aan. 330.000 kgr. werden afgezet aan 400 frank per 100 kg., minimumprijs vastgesteld door de visschers. Het overschot bleef ter markt, daar geen koopers meer gevonden werden aan 400 frank. De visschers besloten dit overschot den Maandag morgen terug ter mijn aan te bieden.

Maandag 24 December 1945.

De aanvoer van vandaag bedraagt 41.833 kgr., zijnde de lading van zes visschersvaartuigen. Het vooruitzicht van Kerstdag en het feit dat de aanvoer van ijle visch heden zeer gering is, heeft gunstig ingewerkt op de afzetprijzen van tong en tarbot. Overdrevan prijzen werden voor deze twee vischsoorten gegeven. De tong steeg tot 134 frank per kg. en de tarbot tot 200 fr. De prijzen van rog, kabeljauw en wijting waren zeer vast. Platvisch onderging echter een kleine daling.

Voor de ijle haring van Zaterdag werden geen koopers gevonden en 180.000 kg. werd dan ook afgestaan aan Pescator aan 50 fr. per 100 kg.

O.36	5.032	280.610,—
O.166	6.719	353.560,—
O.132	12.288	460.570,—
O.165	3.156	137.960,—

Dinsdag 25 December 1945.

Geen verkoop ter gelegenheid van het Kerstfeest.

Woensdag 26 December 1945.

De aanvoer van heden is onberispelijk en van goede hoedanigheid. Fijne visch wordt nogmaals levendig afgenomen doch de afzetprijzen van deze is merklijk lager dan Maandag. Voor tong wordt 94 frank geboden, voor tarbot tot 140 fr. per kg. De kabeljauw boekt een kleine stijging in prijs. De platvisch kende echter een gevoelige daling. Bij de eindbeurt werden de duurste prijzen betaald.

De aanvoer van ijle haring bedroeg heden 340.000 kg. ongeveer, zijnde de lading van 66 vaartuigen. Prijzen gaande, in dalende lijn, van 200 tot 430 fr. werden betaald.

Thans werd besloten geen verkoop van ijle haring meer te houden aan de Garnaaltrap. De verkoop zal uitsluitend geschieden in de Vischmijn (Hangaar 6) iederen dag te 7.30 u. (te 8 uur den Donderdag, Vrijdag en Zaterdag), 10 uur, 12 uur, 14 uur en te 15 uur.

AANVOER EN OPBRENGST DER WEEK

Vrijdag 21 Dec.	geen aanvoer
Zaterdag 22	9.167 396.440,—
Maandag 24	41.833 1.746.290,—
Dinsdag 25	geen verkoop
Woensdag 26	70.122 2.043.210,—

BREUK EN BUIKBANDEN

Orthopedische Apparaten
— Kunstbeenen —

VERDONCK-MINNE
7 H. Serruyslaan OOSTENDE (36)

Verwachtingen

Volgende schepen met verse visch worden voor toekomstige week verwacht: O.265, O.187, O.290, O.87 en de stoomtrawler O.158. De vooruitzichten voor toekomstige week zijn dus weinig aanmoedigend.

PRIJZEN PER KILO TOEGEKEND AAN DE VERSCHIEDENE SOORTEN VISCH VERKOCHT TER STEDELIJKE VISCHMIJN VAN OOSTENDE - WEEK VAN 21 TOT 27 DEC.

	Vrijdag	Zaterdag	Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag
Soles — Tongen, gr.	96—117	85—105	.....	62—70	.....	.....
3/4	145—152	102—119	.....	77—83	.....	.....
bloktongen	161—165	105—125	.....	84—93	.....	.....
v/kl.	161	108—134	.....	85—94	.....	.....
kl.	160	88—120	.....	76—90	.....	.....
Turbot — Tarbot, gr.	186—191	183—200	.....	106—140	.....	.....
midd.	172	144—156	.....	76—100	.....	.....
kl.	78—100	44—64	.....	37—61	.....	.....
Barbues — Griet, gr. ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
midd. ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
kl. ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Carrelets — Pladijs, gr. platen ...	21—24	16—20	.....	9—12	.....	.....
gr. iek	20—21	21—23	.....	14—16	.....	.....
kl. iek	25—26	25—28	.....	20—24	.....	.....
iek 3e slag	25	25—26	.....	21—55	.....	.....
platjes ....	.....	17—22	.....	14—16	.....	.....
Eglefins — Schelvisch, gr. ....	.....	38	.....	43—44	.....	.....
midd.	27—28	31—32	.....	26—40	.....	.....
kl.	20—24	20—29	.....	17—24	.....	.....
Colins — Moole meiden, gr. ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
midd. ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
kl. ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rales — Rog	34—37	30—37	.....	30—37	.....	.....
Rougets — Roobaard ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grondins — Knorhaan ....	.....	.....	.....	19	.....	.....
Cabillaud blanc — Kabeljauw	48—51	42—52	.....	46—57	.....	.....
Gullen	40	24—40	.....	23—45	.....	.....
Lottes — Steert (zeeduivel) ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Merlans — Wijting	23—24	22—24	.....	14—19	.....	.....
Limandes — Schar	25	17—18	.....	17—21	.....	.....
Limandes soles — Tongchar ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Emissoles — Zeehaai ....	.....	20	.....	20	.....	.....
Roussettes — Zeehond ....	.....	20	.....	.....	.....	.....
Vives — Arend (Pieterman) ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Maquereaux — Makreel ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Poors ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grondins rouges — Rode knorh. ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rales — Keilrog ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Homards — Zeekreeft ....	.....	33	.....	.....	.....	.....
Flottes — Schaaf ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Congres — Zeepaling ....	.....	.....	.....	.....	40	.....
Lingues — Lengen ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Soles d'Ecosse — Schotsche schol	1,70-4,70	.....	.....	2-4,30	.....	.....
Hareng — Haring (volle) ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hareng guais — IJle haring ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Latour ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tacauds — Steenpost ....	.....	20	.....	.....	.....	.....
Flétan — Heilbot ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Charbonnier — Koolvisch ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Esturgeons — Steur ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeewolf ....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

HARINGVERKOOP

Donderdag 20 December 1945.

8 kleine booten brengen ongeveer 6500 kg. binnen, welke afzet vindt tusschen 465 en 505 fr. de 100 kg.

Vrijdag 21 December 1945.

Geheel de vloot is er op uit, maar de aanvoer is niet geweldig. De prijzen schommelen tusschen 410 en 440 fr. de 100 kg.

Zaterdag 22 December 1945.

Een enkel schip (reeder August Calcoen) brengt 6.000 kg. aan, verkocht tegen 445 fr. de 100 kg.

Zondag 23 December 1945.

Geen verkoop.

Maandag 24 December 1945.

Tegen de verwachtingen in, zijn enkel 12 schepen uitgevaren en brachten 25.000 kg. haring aan, welke afzet vond tusschen 455 en 595 fr. de 100 kg.

Dinsdag 25 December 1945.

Geen verkoop.

Woensdag 26 December 1945.

63 schepen brachten 130.000 kg. haring aan. De prijzen waren tusschen 470 en 250 fr. de 100 kg.

Leopold DEPAEPE

In- en Uitvoer van
Visch en Garnaal
VISCHMIJN ZEEBRUGGE
Tel. Privé: Knokke 612.94
Zeebrugge 513.30

ZEEBRUGGE

Zaterdag 22 December 1945.

Groote tongen 125-135; bloktongen 140-1500; v. kleine 150-160; kleine 155-165; groote tarbot 180; groote iek 23-26; kabeljauw 60; wijting 24-26; keilrog 26-28.

Maandag 24 December 1945.

Groote tongen 85-89; bloktongen 87-92; v. kleine 88-98; kleine 88-100; groote tarbot 160-180; groote iek 19-23; kabeljauw 45-53; wijting 25-27; keilrog 26-30.

Dinsdag 25 December 1945.

Geen verkoop.

Woensdag 26 December 1945.

Groote tongen 68-72; bloktongen 76-80; v. kleine 85-96; kleine 87-98; groote tarbot 155; groote iek 19-23; kabeljauw 51-54; wijting 22-23; keilrog 36-38.

Donderdag 27 December 1945.

Groote tongen 77-80; bloktongen 92 v. kleine 106; kleine 107; groote tarbot 155; groote iek 21-23; kabeljauw 51-53 wijting 19-20; keilrog 34-35.

De aanvoer van heden bestaat enkel uit ijle haring. 106 vaartuigen boden in totaal ongeveer 355.000 kg. aan. De markt werd ingezet aan 320 fr. per 100 kg. en schommelde in het begin tusschen 260 en 320 per 100 kg. Voor enkele vaartuigen die hun vangst aan den garnaaltrap losten, daalde de prijs tot 180 fr. De vangsten waren niet erg groot en schommelden tusschen 500 en 6000 kg.

IJMUIDEN

(Vorige week te laat binnengekomen)

De December maand geeft ons tot nu toe niet veel zegen op de visscherij en ook nu bieft de geneele aanvoer beneden de verwachting.

De kustvisscherij ligt deze week zoo goed als geheel stil en zij die over de grootste kustvaartuigen beschikken, en toch nog hun kans probeerden, boekten zeer slechte resultaten, er waren scheepjes met 2 mandjes vangst.

Ook de motor- en stoomtrawlers bleven ver beneden hun vangsten van de vorige maanden, die wij toen als zeer groot konden beschrijven.

Nu is de December maand gewoonlijk altijd een van de minste aanvoermaanden geweest en stak het weder meestal een spaak in het wiel.

Ook brengt de koude de visch naar dieper water, wat gewoonlijk het eerst op de kust merkbaar wordt.

Wij zullen onze hoop maar afstemmen op het Nieuwjaar, daar de Kerstdagen en het Oude-Jaar wel een kleine stagnatie in de vaart zullen brengen. Naar ik aanneem zullen vele opvarenden deze dagen nu eens in eigen «home» willen vieren, daar vele visschers dit vanaf 1940 hebben gemist, toen zij in Engeland vertoefden.

Zaterdag 8 December 1945

Aan de markt waren 1 stoomtrawler, 6 motors en 22 kustvisschers. Vangst: stoomtrawler bestond uit kabeljauw, schol, tarbot en tongen. Vangsten: motors, schol en tongen. Totale aanvoer 37.560 kg. grove visch en 9.330 kg. fijne visch.

Vaartuig	Besomming
IJM.118	13.400 florins
KW.1	1.517 florins
KW.52	5.812 florins
KW.162	13.950 florins
KW.45	5.330 florins
KW.33	4.001 florins
KW.175	3.770 florins
22 kustvisschers, totaal	2.645 florins.

Maandag 10 December 1945

3 stoomtrawlers met schoone vangsten schelvisch en kabeljauw. Totale aanvoer 80.000 kg. grove visch en 2.500 kg. fijne visch.

Vaartuig	Besomming
IJM.77	14.570 florins
IJM.73	28.385 florins
IJM.111	18.225 florins

Dinsdag 11 December 1945

Slechts 1 stoomtrawler aan de markt met als vangst veel kabeljauw en groote schelvisch. Totale aanvoer 20.000 kg. grove visch en 1.500 kg. fijne visch.

Vaartuig	Besomming
KW.134	17.834 florins

6 kustvisschers, totaal 500 florins.

Woensdag 12 December 1945

2 stoomtrawlers met zeer schoone vangsten schelvisch; verder 1 motor en 14 kustvisschers met zeer slechte vangsten. 1 motor met verse haring 2.700 kg. Totale aanvoer verse visch 45.000 kg. grove visch en 400 kg. fijne visch.

Vaartuig	Besomming
IJM.48	10.486 florins
IJM.59	16.810 florins
KW.104	89 florins
KW.32	945 florins

14 kustvisschers, totaal 1.430 florins.

Donderdag 13 December 1945

Slechts 1 stoomtrawler aan de markt met een schoone vangst schelvisch, schol en tongen, totale aanvoer 20.000 kg. grove visch en 1.500 kg. fijne visch.

Vaartuig	Besomming
IJM.87	16.600 florins

Vrijdag 14 December 1945

Aan de markt waren 1 stoomtrawler, 3 motors en 1 kustvisscher, allen met slechte vangsten. Totale aanvoer ongeveer 12.000 kg. grove visch en 6.000 kg. fijne visch. 1 motor met 6.850 kg. verschen haring.

Vaartuig	Besomming
KW.1	1.762 florins
KW.33	2.255 florins
KW.97	5.815 florins
KW.79	2.395 florins

Alle verse vischsoorten werden tegen de vastgestelde prijzen verkocht.

Verwachting is dat de vastgestelde prijzen binnenkort aanzienlijk zullen worden verlaagd. Of dit besluit bij de rederijen en opvarenden geen ontstemming zal brengen, dient te worden afgewacht.

HARINGVISSCHERIJ

[Nog steeds wordt de haringvisscherij op de Noordzee uitgeoefend en hoewel de vangsten geleidelijk afnemen, is er toch nog steeds geen sprake van onvoldoende resultaat. De vangsten van Scheveningen waren gemiddeld 30 last per reis en hier is de totale aanvoer tot 7 December 7087 last haring. Ook Vlaardingen en Katwijk-aan-Zee melden verminderende vangsten, hoewel ook daar de resultaten als goed worden beschreven.

Als wij den tijd van het jaar nemen, zal het weinig hebben plaats gevonden dat dergelijke resultaten zijn behaald. Het is maar goed dat juist dit jaar, de overvloedige vangsten zoolang zijn aangebleven. De teelt begon eerst laat, maar met deze resultaten is veel goed gemaakt en juist dit jaar van de bevrijding was het een welgekomen aanvulling.

VERKOOP

Schrijf- en Rekenmachines
Onderhoud en Herstelling
ter plaatse

A. VANDERNOOT

● Maria Theresiastraat, 16
● OOSTENDE - Tel. 72113

Oostende

APOTHEEKDIENST

Zondag 30 Dec. gansch den dag
Apotheker Penne, Alfons Pietersl. 5
Dinsdag 1 Januari 1946 gansch den dag: Apotheker Wandels, Marie-Jo, plaats 6. Nachtdienst: Apoth. Penn van 29-12-45 tot 5-1-46.

AVERIJ

De O.226, toebehoorende aan de rederij Henri Gluys, is de haven van Oostende binnengeloopen met een warmlooper.

't ZAL VOOR LATER ZIJN!

Wij brachten onze lezers reeds de hoogte van den toestand van O.102 «Mathilde Simone», die zich te Malta in dienst der Britsche Marineoverheden bevindt.

Daar de motor hersteld moet worden en gezien de periode van «rough» weder is aangebroken, zal dit vaartuig naar alle waarschijnlijkheid slechts gedurende het 2e kwartaal van 1946 onze visschersvloot komen verrijken.

CINEMA'S

CORSO — Deux Jeunes filles et un marin, (Two girls and a Sailor), met Dan Johnson, Jimmy Durante en Marie Allen. Aktualiteiten.

RIO — 62 vedetten in een prachtige Jazzaparaade Hollywood Canteen, met Joan Crawford, Bette Davis, Barbara Stanwyck, Peter Lorre enz. Aktualiteiten.

ROXY — Les Anges de miséricorde, prachtige film met Claudette Colbert, Paulette Goddard en Veronica Lake. Aktualiteiten.

PALACE — La Rose Blanche, met Conrad Veidt.

FORUM — Maison de 7 Pêchés, (Seven Sinners) met Marlène Dietrich en John Wayne.

CAMEO — Du Sang sur la Glace (Northern Pursuit) met Errol Flynn en Julie Bishop.

BURGERLIJKE STAND

Geboorten

15 Dec.: Raoul Bonevister van Reger en Emma Vermeersch, Steene; 16 Dec.: Jenny Vansteenberghen van Fernand en Virginia Vanwetter, Nieuwstraat, 9; 17 Dec.: Jeanne Bolleberg v. August en Maria Brouwer, Gelijkheidsstr. 135; Nadine Coopman v. Isidor en Martha Aesaert, Werfzaamheidsstr. 93; Sonja De Coster Amatus en Martha Van Ronsele, Genstr. 13; 18 Dec.: Roger Rys van Ardré en Gilberte Smisaert, Schietbaanlaan 19; Gerard Bonaventure v. Henric en Alice Sinnave, St-Paulusstr. 8; Micheline Stevens van Léon en Lucie De Becker, Peter Benoîtstr. 52; 19 Dec.: Marina Jacobus, van George en Gilberte Klausling, Veldstr. 88; Bernadette Dubourg, van André en Agnès Vandendaele, Waterwerkstr. 9a; Mar Surmont, van Daniel en Maria Van Mossevelde, E. Beernaertstr. 108; 20 Dec.: Rosette De Laere, van Robert en Maria Rogiers, Verenigingsstr. 13; Yvonne Cuvelier, van Albert en Godlieve Demuynck, Leffinghe.

ISTER - BLACKSTONE

SCHEEPS- EN HULP-DIESELMOTOREN
:: van 8 P.K. tot 600 P.K. ::

Algemeen Agentschap: H. DE BOECK en C. JORENS
P.V.B.A. Boom

AGENTSCHAP DER KUST: R. NEYT
27, Cirkelstraat - Oostende
Tel. 719.10

Nieuwpoort

OTHEEKDIENST

Zondag 30 Dec.: apotheek «De Zee-
euw» van 9-12 en van 16-18 uur.

SCHVERKOOP

Er is voortaan op Zon- en Feest-
dagen geen verkoop van visch meer
gelaten. Zeer goede maatregel.

INBESTEDING DRIE KLEINE

ERKEN AAN DE VISCHMIJN
1. Van Glabbeke Henri, 17.000 —
Pyliser Valere, 16.500 — 3. Neudt
lien, 19.294 — 4. Kemel Andre,
850.

IRGERLIJKE STAND

Geboorten: Raymond Adam, van
ans en Moyaert Maria; Sonia Pry-
ens, v. Maurice en De Grootte Adri-
ne; Noella Vanstege, van Karel en
issele Marie-Louise.

Sterfgevallen: Wilaert Melanie, 80
wwe sveraert Jan; Dewulf Charles,
j.; Alleweireld Edmond, echtg. Ca-
sse Anna.

Huwelijken: Timmerman Daniel,
lpriks w. en Vandeneuker Marga-
na, z.b. beiden Nieuwpoort; Dewul-
ymond, trambled, en Damman Ra-
el, z.b. beiden Nieuwpoort.

Huwelijksaankondigingen: Degezelle
erre, handelsv. Moeskroen, en Blon-
el Lydia, z.b. Nieuwpoort; Platevoet
ston, metaalb. Nieuwpoort, en Ver-
ecke Maria, z.b. Westende; Tyber-
ien Georges, bankb. Mannekensver-
Hennebert Alina, z.b. Nieuwpoort,
ahoney Edward, Engelsch soldaat,
Vandenabeele Georgette, z.b. te
euwpoort.

NEMA'S

CENTURY — Op 28 29 30 en 31 Dec.
a Diavolo, met Laurel en Hardy.
NOVA — Op 28, 29, 30 en 31 Dec.:
is zonder Hoop, met Simone Re-
nt en Jean Marais.
NOVA — Op 31 Dec. 1 en 2 Jan. Les
ans de Hurievent met Merle Oberon
urence Olivier en David Niven.

IERSTELLINGEN — VERKOOP

van
Schrijfmachines
Rekenmachines
Bureelmeubelen

Fernand Schaeverbeke

5, Steenstraat, 25 BRUGGE

IEUWSJES

— De spoorwegbaan welke de kaal-
et de statie verbindt, ten einde den
ring, binnengebracht door de Fran-
he schepen, te verzenden is reeds
orde.

— Twee Fransche sloepen, de
G.830 en de D.847, geraaktten lek
j het binnenvaren der vlootkom door
de kopjes te loopen. Nu zal daar
ker wel licht geplaatst worden.
Beide schepen werden 's anderen-
aags naar de kuischbank gesleept,
ermaakt en den volgenden dag reeds
ze.

— De Fransche visschers leggen er
e lap op en maken gretig gebruik van
et handelsverdrag. Dag en nacht
sschen hunne schepen vóór Nieuw-
poort. Men vraagt zich af voor hoeveel
uren die overeenkomst geteekend is.

EN JONG ACROBAAT

Onze jonge stadsgenoot Vinck Willy,
erling aan de Vrije Visschersschool,
ou ook eens haring lossen na de
lasuren, aan boord van de N.804.
Plots brak een eind van den los-
pom. De ben haring tuimelde naar
eneden en Willy tuimelde mee. Ge-
ukkig viel hij eerst op een kabel van
en ander vaartuig en zoo werd de
al van 4 meter gestuit. Willy draaide
ond en viel... met zijn achterstev-
een ledige mand. Hij kwam er met
en bezeerde schouder van af.

IEFSTAL

Een onzer kleine visschersbootjes
ad zijn voorraad benzine opgedaan
e Nieuwpoort en wachte hier de tij-
f om zich ter vischvangst te begeven.
oe groot was de ontgoocheling en
erbazing der visschers toen zij hun
ankomst vaststelden, dat al hun
enzine verdwenen was.

Firma H. Debra

Groothandel in Visch

:: en Garnaal ::

EXPORT - IMPORT

Zout voor de visschers

Kleine aankondigingen

● Te koop: voor Haringvangst, vis-
schersboot: 9,5 m. lang, 2,8 m. breed
en 1,5 m. diepgang met twee masten.
60 m² zeli. 3.000 kg. ballast (1.500 kg.
aan de kiel en 1500 kg. in het schip).
Romp in eik, zeer goeden staat, maakt
geen water, gevaren in 1945. Daarbij
2 ankers, 4 m. en 60 m. ketting en
verschillende sleptouwen. Motor Ma-
rin-Ford (4 cyl. 11 P.K.) met keer-
koppeling, démarreur, dynamo Delco-
motor van 1944. Inlichtingen bureel
blad. (16)

● Te koop: splinternieuw vischkor-
net voor vaartuig 150 à 200 P.K. Adres
bureel blad. (7)

● Te koop: Z.26, Motor Claeys 20 P.K.
Gebouwd in 1942. Lengte 10,50 m. in
kiel. Adres bureel blad. (8)

● Te koop: haringkorre voor een
klein vaartuig. Zich wenden: bureel
«Hand in Hand», Zeebrugge. (13)

● Te huur gevraagd: appartement, 4
plaatsen. Schrijven bureel blad. (14)

● Te huur gevraagd: burgershuis.
Schrijven bureel blad. (15)

● Te koop: Luxeus jachtgeweer, één-
loop, -Simplex, als nieuw, met 50 pa-
tronsen Eij, kalib. 12. Off. blad. Kara-
oijn Flob, gebaardeerd kanon, 6 mm.
dubbele trigger met 300 cart., juist
schot. Offertes 't blad. (17)

● Voor de visscherij: de volgende
motoren zijn seffens leverbaar: MWM
Benz, 270 HP. 750 toeren; MWM Benz,
200 HP. 500 toeren; hooge druk 4 takt
motoren, koppeling met olledruk. —
Claeys 5 HP. voor hulpmotor 10,15
HP. 25/30 HP en 35/45 HP., deze laat-
ste leverbaar in 10 dagen. Zich wen-
den: Antwerpenstraat 19, Oostende,
2 maal bellen. (20)

● Werkvrouw gevraagd voor enkele
uren per week. Goed loon. Bevragen
bureel blad. (19)

● VOOR EEN ABONNEMENT ●
op

«HET NIEUW VISSCHERIJBLAD»
voor het jaar 1946

stort 100 frank op Postrekening 108026
van Degraeve en Godemont, Oostende.

Tel. 513.27 H.R.B. 19732
FIRMA ALBERT RAES
Scheepsverzekeringen
VISCHHANDEL — VISCHAFSLAG
Invoer DEVYZO P.V.B.A. Uitvoer
:: Roekerij ::
Vervoer in alle richtingen
Vischmijnstraat 12 - Zeebrugge

Studie van Notaris
P. SIMPELAERE
te De Panne.

Donderdag 10 Januari 1946, om 2 u.
namidd, in het «Café de l'Espérance»,
Koninklijke Baan, De Panne, ten over-
staan van de H.H. Vrederechter en
Griffier van 't kanton Veurne:
OPENBARE VERKOOPING
van

WOONHUIS
met afhangen en bouwgrond
te DE PANNE (Oosthoek), Oostduinen-
hoek, 17. Groot: 556 m² 20 dm², heb-
bende een lengte van 18 m. aan de
Oostduinenstraat.
½ % instelpremie. (43)

Studie van Notaris
P. SIMPELAERE
te De Panne.

Donderdag 10 Januari 1946, om 3 u.
in het «Café S' Antoine», Nieuwpoort-
laan, De Panne, ten overstaan van de
H.H. Vrederechter en Griffier van 't
kanton Veurne:

INSTEL van
WOONHUIS MET AFHANGEN
gelegen te DE PANNE, Duinenstraat,
18. Groot: 214 m² 20 dm² en
PERCEEL BOUWGROND

er aan palende voor hoofdene met
6 m. De Heppes, Sint Elisabethstraat.
Groot: 180 m².
Recht van samenvoeging.
½ % instelpremie. (44)

Kantoren van de Notarissen
LOUIS BUURMANS
te Veurne, en
O. JOS. SWENNEN
te Nieuwpoort.

De notaris Louis Buurmans te Veur-
ne, daartoe in rechte benoemd bij
vonnis der Rechtbank van Eersten
Aanleg te Veurne in date 4-10-1945,
zal met tusschenkomst van zijn
ambtgenoot, meester O. Jos. Swennen,
notaris te Nieuwpoort, en ten over-
staan van den heer Vrederechter van
't kanton Veurne, overgaan op naver-
melde dagen tot de openbare Licita-
tieveverkoop van
GEMEENTE BULSKAMP
nabij de Dorpplaats
HOFSTEDE met 8 Ha. 92 a. 20 ca. erve
onder bebouwen grond
wei en zaailand

Verdeeld in twee koopen. Met al de
rechten op oorlogsschadevergoeding
en wederbelegging.

Zitdagen:
INSTEL: Woensdag 9 Januari 1946
OVERSLAG: Woensdag 23 Jan. 1946
telkens om 11 ure stipt voormiddag
te Veurne in het Vrederegerecht, Pavil-
joen, eerste verdiep. (46)

Abonneer U op het

«HET NIEUW VISSCHERIJBLAD»

REEDERS-VISSCHERS!

- Wenscht U schepen te koopen of te verkoopen?
- Wenscht U «ANGLO-BELGIAN» motoren te koopen?
- Wenscht U inlichtingen van welken aard ook met betrek-
op visschersvaartuigen?

Wendt U tot:

R. BOYDENS, Schipperstraat 40, OOSTENDE

Notariële Aankondigingen

Studie van Meester
Pierre Denis
Doctor in de rechten
Notaris te Nieuwpoort.

Op Vrijdagen 28 December 1945 en
18 Januari 1946, telkens om 3 u. 's na-
middags ter herberg «La Liberté», bij
Mr. Charles De Meyere, Markt, te
Nieuwpoort, respectievelijke INSTEL
en TOESLAG van:

STAD NIEUWPOORT
Een zeer gerieflijk **WINKELHUIS**
te Nieuwpoort, Kerkstraat 2, groot:
1 a. 91 ca.
½ % instelpremie.

Zichtbaar alle dagen; sleutels ten
kantore.

Voor alle verdere inlichtingen, zich
wenden ter studie van voornoemden
Notaris Denis. (32)

Studie van Meester
Pierre Denis
Doctor in de rechten
Notaris te Nieuwpoort.

Op Maandagen 31 December 1945
en 14 Januari 1946, telkens om 3 u.
's namiddags ter herberg «In de Ca-
sino» bij Mijnheer Cyriel Couvreur,
Zeelaan 3, te Westende, respectieve-
lijken INSTEL en TOESLAG van:

GEMEENTE WESTENDE
Een gerieflijk **WOONHUISJE**
met koterijen en erve, groot 150 m².
Schoolstraat, 101.
Met mogelijkheid desgevallend on-
geveer 2 Ha. aanpalend hovenierland
in pacht te nemen.
Instelpremie ½ %.
Zichtbaar alle dagen.
Voor alle verdere inlichtingen, zich
wenden ter studie van voornoemden
Notaris DENIS, Kokstraat 9. (42)

Studie van den Notaris
Aibert De Busschere
te Brugge, Gheerwijnstraat 13.

Dinsdag 8 Januari 1946, om 3 u.
namiddag ter Café «Bij Maurice Van
Halewijn», Oude Markt te Heist:
INSTEL MET ½ % PREMIE van
Badstad HEIST-AAN-ZEE
Een schoon en welonderhouden
WOONHUIS

met breede ingangspoort, afhanke-
lijkheden en medegaande erve, gele-
gen Panneslag 201, groot 138 m² 13
dm² in nieuwe staat, herschilderd en
voorzien van gas, electriciteit, put- en
regenwater.

Vrij gebruik twee maanden na toe-
slag.

Te bezichtigen den Dinsdag en Don-
derdag, van 2 tot 4 u. namiddag. (40)

Studies van de Notarissen
Maurice Quaghebeur
te Oostende, Kerkstraat 43, en
Henri Hermans
te Antwerpen, Ammanstraatt 6.

Op Dinsdag 8 Januari 1946, te 15
uur ter gehoorzaal van het Vredege-
recht van Oostende, Canadaplaats te
Oostende:

INSTEL MET ½ % PREMIE van
Groot
HANDELS- en OPBRENGSTHUIS
te OOSTENDE

Hoek Wapenplaats nr. 1 en St. Sebas-
tiaanstraat nr. 1

Thans dienstig als pastebakkerij.
Oppervlakte 140 m².

Verhuurd bij authentieke pacht.
Genot: onmiddellijk.

Bezoek: Dinsdagen en Vrijdagen van
10 tot 12 u.

Alle nadere inlichtingen te bekomen
bij voornoemde Notarissen.

Studie van den Notaris
Maurice Quaghebeur
te Oostende, Kerkstraat 43.

Op Donderdag 3 Januari 1946, te 15
uur in het lokaal Prins Boudewijn,
St. Sebastiaanstraat 22, te Oostende:

TOESLAG
van

EEN PAKHUIS

Op en met grond

Hoek Vredestraat en Steensche dijk
18. Facade Vredestraat 10,35 m., Steen-
sche dijk 17,15 m.

Oppervlakte 93,26 m².

Onmiddellijk genot.

Ingesteld: 21.000 fr.

Alle nadere inlichtingen te bekomen
ter studie.

Firma Jan Spaanderman

IJ MUIDEN • HOLLAND

Groothandel in Eerste kwaliteit Noordzeevisch

Speciaal adres voor GEPELDE en ONGEPELDE GARNALEN

Zoodra mogelijk weer op de Belgische Markt.

(10)

Studie van den Notaris
Maurice Quaghebeur
te Oostende, Kerkstraat 43.

Op Donderdag 3 Januari 1946, te 15
uur in het lokaal Prins Boudewijn,
St. Sebastiaanstraat 22, te Oostende:

TOESLAG
van een

Gerievig BURGESHUIS met hof

te OOSTENDE, Gerststraat 132.

Oppervlakte 194,00 m².

Zeer gerievice senkkking. Niet be-
schadigd.

3 soorten water. Gas, electriciteit.

Genot: Keideringen en geijkvoers
onmiddellijk vrij. 1 verdiep vernieuwd

zonder pacht aan 225 fr. per maand.

Bezoek: Maandag, Woensdag en
Donderdag, van 2 tot 5 uur.

Ingesteld: 195.000 fr.

Alle nadere inlichtingen te bekomen
ter studie.

Studie van den Notaris
Maurice Quaghebeur
te Oostende, Kerkstraat 43.

Op Donderdag 10 Januari 1946, te
15 u. in het lokaal Prins Boudewijn,
St. Sebastiaanstraat 22, te Oostende:

TOESLAG
van een

**ZEER GERIEVIG HANDELSHUIS
MET GARAGE**

Hoek Ste Catharina Polderstraat 14
en Duivenhokstraat

Oppervlakte 113 m². Niet bescha-
digd.

Gebruik: Verhuurd zonder pacht.

Bezoek: Maandag en Woensdag van
2 tot 4 u.

Ingesteld: 180.000 fr.

Alle nadere inlichtingen te bekomen
ter studie.

**BESTEL UW GAREN, NETTEN EN
TOUWWERK BIJ**

N. V. OSTEND STORES & ROPEWORKS

van heden af

Hoek Hendrik Serruyslaan en

Aartshertoginnenstraat

Wetenswaardigheden

**BELGISCHE VISCHAANVOER
IN ENGLAND**

De volgende hoeveelheden visch wer-
den door Belgische visschersvaartui-
gen rechtstreeks in Engelsche havens
gelost in den loop der maand Nov.:
Newlyn 749 Cwt waarde 1959 £
Brixham 133 Cwt waarde 315 £

STEEDS AVERIJEN

De Z.483, «Stella Matutina», een
onder sekwestre staand visschersvaar-
tuig, zou in den nacht van 19 op 20
dezer, averij opgelopen hebben, ver-
oorzaakt door de N.70 «Liliane», ter-
wijl het gemeerd lag aan de Oostkade
voorbij de vischmijn.

**VERSCHE HARING
UIT NOORWEGEN**

Onze importateurs werden heden
verschen vollen haring uit Noorwegen
aangeboden aan 7 fr. per kg., kosten
van verpakking en verzenden, alles
inbegrepen.

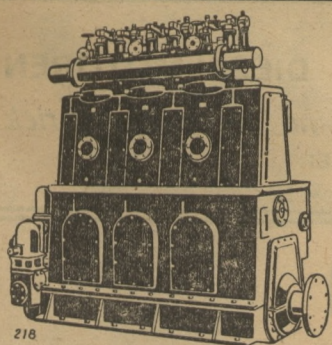
Visschers, elucht dus niet te veel!
Helpt mede aan de heropstanding
van onze nationale economie, en wees
tevreden zoolang gij een redelijk be-
staan hebt.

OP WEG NAAR BELGIE

N.50 «Heldenhulde» toebehoorende
aan Nyville en Calcoen A. en de O.255
«Blanche Madeleine» toebehoorende
aan Verhaeghe Louis hebben den weg
naar de «heimat» terug aangevangen.

HERSTELLING

O.255 «Blanche Madeleine», op weg
naar België, is terug naar Londen ge-
sleept voor herstelling.



CARELS Diesel Motoren

AGENTSCHAP:

R. Bauwens & Co112, CHRISTINASTRAAT
OOSTENDE (27)

De Ontreddering van de Haringvisscherij

De Nieuwpoortsche correspondent van het socialistisch weekblad «Voor Allen», schrijft in het nummer van 23-12-1945:

«Er is een haringkwesie aan het order van den dag. De vaartuigen hebben twee weken stilgelegen, omdat de haringvisscherij niet meer loonend is. Staking zegt men. Ja maar staking van de bazen en bijzonder van de groote bazen. Zeker is het dat de tijd, toen er voor de reeders elke week genoeg winst overbleef om een huis te koopen, voorbij is. Dat de visscherij niet meer loonend is hebben ze nooit uitgerekend. De prijzen vielen door overtolligen aanvoer en het was stop. Nu wordt er nog al wat op de regering gedonderd omdat zij zoogezegd geen maatregelen heeft getroffen. Even kijken.

Wie het besluit van den Regent dd. 14 April 1945 eens wil lezen, zal zien dat de regering de noodige maatregelen heeft voorzien van over meer dan acht maanden, maar ze worden over het hoofd gezien. Volgens deze wetsbepaling wordt het sleepen van andere dan garnaalnetten in de territoriale wateren verboden. Dat maakt dus dat de ijle haringvangst alleen zou mogen beoefend worden door stroopers, dus door de kleinste vaartuigen. De ondervinding van den huidige dag bewijst dat de regering alsdan klaar heeft gezien. De groote vaartuigen konden voortgaan met de vischvangst in de diepzee en zulks was voor hen ook loonender geweest. Zo ging het immers ook vóór 1940.

Het schijnt dat een ambtenaar van den zeevisscherijdienst toelating gegeven heeft om dit besluit over het hoofd te zien en het sleepen heeft toegelaten voor de korders of trawlers met eender welk vaartuig. Zulks is een flater die zoodra mogelijk moet hersteld worden in 't belang van de gansche visscherij en bijzonder van de kustvisscherij.

De h. Ch. Glis, dienstleider voor zeevisscherijonderzoek, heeft destijds in zijn verslagen bewezen dat de haringvangst met het stroopnet de beste is en dat zij daarenboven de garnaalstapel beschermt.

In de campagne 1941-42 werd de vangst met het stroopnet het meest beoefend. De opbrengst was 125 kg. per uitvaart en per P.K. voor de stroopers en 113 kg. per P.K. en per uitvaart voor de korders.

Als zekere visschers de stroopersmethode daargelaten hebben, is het niet omdat de opbrengst onvoldoende was; maar wel om het gevaar van vernieling te vermijden waaraan zij blootgesteld waren.

Deze vlogen immers door de haringsscholen als bezetenen en vonden er wel eens vermaak in het materiaal der stroopers zoo maar aan stukken te sleepen.

De huidige moeilijkheden kunnen dus zeer goed opgelost worden, zoo men maar de bestaande reglementering wil doen naleven. Dat eenieder daar rekening mee houdt en er zal goede bestaanszekerheid zijn voor allen.»

Wij zijn het eens met «Voor Allen» dat onze reeders redelijk moe ten zijn en het niet opgaat eischen te stellen welke niet gewettigd zijn. Een referendum onder de visschers-reeders zou uitwijzen, dat 2,50 fr. à 3 fr. b. gekomen voor den haring hen voldoende zou schenken en nog een winstmargin zou overlaten in acht nemend de weinige onkosten welke tijdens het haringseizoen gemaakt worden. De tijden van het winnen van een schip in één seizoen, mogen onze reeders inderdaad niet verblinden!

Wat het stroopen betreft, moeten we echter onze zegsman doen opmerken dat ook vóór den oorlog door onze groote vaartuigen, weliswaar buiten de territoriale wateren, ook gekord werd en dat ze zich vaak in territoriale wateren begaven. Het moet ook erkend, dat de bevoegde instanties bij het ministerie van ravigallering er alles moesten op gezet hebben om den uitvoer van ijle haring mogelijk te maken en dat het akkoord met Frankrijk ons alleen nadeelen berokkent, en geen voordeelen en dat dit niet van kritiek vrij te pleiten is, welke ambtenaars de onderhandelingen ook hebben gevoerd.

Anderdeels ware het ten zeerste gewenscht dat de haringvisscherij alleen aan de kustvisscherij zou overgelaten worden.

Zullen de reeders van groote vaartuigen dit echter willen verstaan?

Kan de regering in dit opzicht maatregelen treffen, welke de vaartuigen boven de 120 P.K. verplicht de verse vangst alleen te bedrijven?

't Ware wenschelijk. maar zal zij dit nu nog kunnen bewerkstelligen, daar waar groote Fransche vischtreilers, ingevolge het Fransch-Belgisch akkoord, de ijle haringbanken radikaal doormaaien?

Waartegen wel onmiddellijk kan opgetreden, is dat in het akkoord voorzien werd dat ten hoogste vaartuigen van 200 P.K. van Fransche zijde er zouden aan deelnemen en dat in werkelijkheid verschillende groote treilers de banken doormaaien.

«Regeeren is voorzien» en het moet gezegd, dat hieraan, zoowel van overheidswege als vanwege de betrokken kringen te weinig of te laattijdig de aandacht werd besteed.

Vidi

Minimumprijzen bij den Afslag

De kustvisscherij maakt een beroerde tijd door. Een der belangrijkste eischen van het bedrijf, is de vaststelling van een minimumprijs bij den afslag voor ijle haring.

De opgeworpen kwestie is niet nieuw zij werd reeds aangeraakt bij den overgang van de gereguleerde naar de vrije markt. Vreesde men toen immers niet dat deze overgang zou hebben gepaard gegaan met een geweldige prijsdaling der visscherijprodukten? Gelukkig werden deze pessimistische vooruitzichten niet bewaarheid en verdween het vraagstuk van de vaststelling van minimumprijzen bij den vischafslag op den achtergrond. Met het ijle haringseizoen werd het plots terug zeer scherp gesteld.

HET PROBLEEM IN HET ALGEMEEN

In hoeverre voor een bepaald produkt een minimumprijsregeling gewenscht is, hangt af van de rekbaarheid van de vraag naar het produkt waarvan sprake, met andere woorden de mate, waarin de koopers reageren op een verandering van den prijs.

Er is sprake van een niet-rekbare vraag, indien er door een prijsverandering slechts weinig meer of minder wordt gekocht en om b.v. méér te kunnen verkopen, de prijs aanzienlijk moet worden verlaagd.

Men spreekt van een rekbare vraag, indien er door een kleine prijsverandering reeds aanzienlijk meer of minder wordt gekocht en om b.v. méér te kunnen verkopen, slechts een geringe prijsverlaging noodig is.

Dit zal nog klaarder zijn aan de hand van een voorbeeld: de vraag naar brood wordt als niet-rekbaar beschouwd. Zooals elkeen weet heeft de prijsverschommeling van het brood heel weinig invloed op ons broodverbruik. Alleen een aanzienlijke prijsverhoging zou er ons toe kunnen dwingen minder brood te eten. Omgekeerd zou de bakker, om meer brood aan den man te kunnen brengen den prijs zeer aanzienlijk moeten verlagen.

Heel anders is het voor sommige industrieproducten. Indien b.v. de prijs van vrouwenhoedjes daalt, neemt de vraag meer dan evenredig toe. Voor den voortbrenger heeft de reactie van de koopers, ten opzichte van den prijs zeer groote beteekenis. Voor de artikelen waarnaar een rekbare vraag bestaat, zal door een prijsverlaging zoveel meer worden verkocht, dat de totale bruto-opbrengst van de zaak stijgt. Daarom streeft een nijveraar naar de vergroting van zijn omzet door den prijs iets te verlagen. Is daarentegen de vraag niet rekbare, dan wordt weliswaar door prijsverlaging wel meer verkocht, doch deze prijsdaling moet toch zoo geweldig zijn, dat niettegenstaande alles, de totale bruto-opbrengst daalt. Indien dan de bruto-opbrengst beneden de

180.000 kg. Haring naar de Vischmeelfabrieken

Onze lezers hebben in ons vorig nummer breedvoerig den toestand overzien. Vrijdag voerden de visschers uit en niet minder dan 600.000 kg. werden aangevoerd. 180.000 kg. werden te Oostende niet verkocht, omdat de koopers beneden de 4 fr. boden. De visschers weigerden spontaan ze aan dien prijs af te staan.

Den volgenden dag werd niet uit 4 fr. willende geven, zoo werd 180.000 kg. haring Maandag tegen 0,50 fr. per kg. naar de vischmeelfabrieken gestuurd.

groot verlies en hadden ze hun haring den Vrijdag verder aan 3,50 fr. en 3 fr. afgezet, dan waren ze all tevreden geweest.

Nu was er niemand tevreden. Door den h. Libin werden pogingen aangewend om een compensatiestelsel in voege te brengen, maar ook dit leed schipbreuk omdat elkeen... slechts aan zijn eigenbelang denkt.

Teneinde raad vaarde men Woensdag en Donderdag op goed valle het uit, naar zee. Waar de prijzen Woensdag amper 2,50 fr. per kg. bereikten, was dit Donderdag, niettegenstaande den geringen aanvoer, niet beter. De prijzen bleven tusschen 1,50 fr. en 2,50 fr. schommelden.

Velen hebben de vischnetten aangeslagen. Waarom laten de grooten de kleintjes alleen de haringvisscherij niet bedrijven? De grooten verdienen rijkelijk hun kost op de verse vangst en de kleinen zouden aan 2,50 fr. tot 3 fr. per kg. er gemakkelijk aan uit kunnen.

De haringrookerijen en leggerijen zouden elken dag verschoren aanvoer hebben; de bevolking, een versch en goedkoop voedsel en de kleine kustvisschers zouden ook hun kost verdienen.

kosten daalt, is het ongetwijfeld aan te bevelen niet te verkopen beneden een bepaalden prijs en het is voordeliger niet voort te brengen of te vernietigen, wat niet tegen dezen minimumprijs is te verkopen. In de jaren vóór den oorlog heeft men bij overproductie dit systeem in vele landen toegepast, voornamelijk wat de landbouwprodukten betreft.

Wat de verse visch aangaat en in het bijzonder voor de volksvisch, nu de ijle haring, is de vraag niet-rekbaar. Dit beteekent, als de aanvoer zeer groot is, de prijs aanzienlijk moet dalen om alle visch te kunnen verkopen, een verschijnsel dat elken reeder en handelaar bekend is.

Ook voor de visscherijprodukten verdient het aanbeveling niet beneden een bepaalden minimumprijs te verkopen, opdat de bruto-besomming niet beneden een redelijk peil zou kunnen dalen. De aanvoer dient bijgevolg gereguleerd of de visch, welke onverkocht blijft, moet tot andere doeleinden aangewend worden.

Weliswaar zijn er tegen de minimumprijsregeling enkele argumenten aan te voeren. Na rijp overleg, komen zij ons als weinig steekhoudend voor.

VOOR DE IJLE HARING IN HET BIJZONDER

In de huidige omstandigheden is, gezien het gebrek aan export en de beperkte afzetmogelijkheden in ons land, de vraag naar ijle haring niet-rekbaar.

Het verdient ongetwijfeld aanbeveling niet beneden een minimumprijs te verkopen, opdat zooals reeds hooger gezegd, de bruto-besomming niet beneden het redelijk peil zou dalen. Deze minimumprijs moet echter op de economisch juiste hoogte worden gesteld, in dien zin, dat zoowel het algemeen belang, als dit van reederij en handel er mede gediend zijn.

Anderzijds moet men door de passende marktregeling de aanvoer beperken.

Voor de beide gestelde voorwaarden heeft men tot heden toe nog niet de passende oplossing gevonden, niettegenstaande lofwaaardige pogingen. Ondertusschen wordt het ijle haringseizoen een mislukking, tenzij men tenslotte nog een uitweg vindt, wat wij voornamelijk in het belang van de kustvisscherij ten zeerste hopen.

Huis Raph. Huysseune

IMPORT EXPORT

VISCH - GARNAAL

Specialiteit gepelde garnaal

H. R. 2151 Tel. Privé 513.39

(1) Vischmijn 513.41

Aug. Van den Abeele & Zonen

52 - 55, Coupurerei

Telef.: 335.48

335.49

H. Reg.: 2064

Telegr.: «Prohibit»

P. Ch.: 210.531

BRUGGE

Groothandel

in

Gerookte - Gedroogde - Gezouten

Geweepte - Ingelegde - Bevrozen

Visch

Invoer

Uitvoer

IS TER UWER BESCHIKKING VOOR
ALLE PRIJS-OPGAVEN

De Visscherij op de Westerschelde

HEROPLAVING IN OORLOGSTIJD

De eerste der drie stroomen, veld delta de kern der lage landen vormt, was in oorlogstijd een doodsche en totaal verlaten stroom geweest, waar er stroomafwaarts niet eenige bedrijvigheid van de Scheldevischers waargenomen. Ter hoogte van den ouden doel en gedeeltelijk in Noord-Nederlandsche wateren, kruisten de hoog-aarzen en hengsten, type vaartuigen welke op de Westerschelde gebruikt worden. Een yacht, dat in betere tijden vroolijke reizigers vervoerde, deed dienst als afhaalboot. Zij vertrok elken dag uit Antwerpen, om op een bepaalde plaats van afspraak te midden van den stroom, de voortbrengst van de visschers af te nemen en naar de Scheldestad te voeren, van waar zij verder per vrachtwagen of per spoor, naar de plaats van bestemming werd gebracht.

Ook gedurende den eersten wereldoorlog werd op de Schelde veel visch gevangen. Nadien werkte de nijverheid terug op volle kracht en nam de besmetting van het water toe, zoodat de vischvangst vóór 1940 bijna volledig was stopgezet. Enkele garnaalvischers, gelukkige bezitters van een vergunning om in Noord-Nederlandsche wateren hun bedrijf uit te oefenen, voeren nog uit. Hun vangst werd meestal door leurders afgenomen. Noch voor den visscher, noch voor den leurder was het visscherijbedrijf erg loonend. Na Mei 1940 staken de oude Scheldevischers terug van wal. Mariekerke gaf het voorbeeld. De eerste aanvoer was dan ook van visschers uit dit schilderachtig dorpie afkomstig.

Toen de Hoofdgroepering «Visch en Visscherijprodukten» tot stand kwam, bevonden zich reeds een tachtigtal visschersvaartuigen op den stroom. De meesten bedreven de garnaalvischerij, sommige maakten paling en spiering buit. De productie werd gedeeltelijk verkocht in de vischmijn van Antwerpen, tegen fantastische hoge prijzen. Voor een kgr. spiering werd o.m. 40 tot 50 fr. betaald. Een kgr. paling bracht 60 fr. op. De Hoofdgroepering zocht contact met den vertegenwoordiger van het Commissariaat voor Prijzen en Loonen, met het oog op de vaststelling der maximumprijzen. De visscher ontving 20 fr. voor een kgr. spiering, dus ongeveer viermaal den prijs van vóór 10 Mei 1940. Voor garnalen werd de prijs aan den visscher op 7 fr. per kgr. bepaald, wat overeenkomt met twee en half maal den vooroorlogscheprijs. De verbruiker betaalde daarentegen 14 fr. per kgr. voor garnaal en 35 fr. per kgr. voor spiering. Het verenigen der visschers liep niet van een leen dakje. Het kostte heel wat moeite om hen duidelijk te maken, dat het belang van den verbruiker den voorrang had.

De Scheldevischersvaartuigen

Op het einde van 1941 telde men op de Westerschelde 73 regelmatig ingeschreven vaartuigen, verspreid over de verschillende havens of schuilplaatsen der Scheldeboorden, tegen slechts 28, op 31 December 1939. Bouchaute was nog steeds het belangrijkste centrum. Kwamen in volg-

orde: Antwerpen, Rupelmonde, Doel, Mariekerke, Liloo, Kieldrecht, Zandvliet en Beirendrecht.

Op het einde van het daaropvolgend jaar werd slechts weinig verandering aangestipt: 76 eenheden werden regelmatig opgeteekend. Op 31 December 1943 werd een lichte inkrimping waargenomen, men telde immers op dezen datum 67 Scheldevischersvaartuigen. Het verlies van 9 eenheden had nog een grooter beteekenis, als men in acht neemt, dat het aantal vaartuigen, voorzien van een motor met 7 eenheden verminderde.

De eerste teekenen van verval werden bijgevolg waargenomen; zij zouden zich nog verder in 1944 veropenbaren. In den loop van dit jaar werden er nog 53 vaartuigen gebezigd, welke trouwens gedurende het laatste kwartaal bijna volledig stilgelegd waren ten gevolge van de oorlogsgebeurtenissen.

De opbrengst der Scheldevischerij

Wat de opbrengstcijfers der Scheldevischersvaartuigen betreft, komen de eerste officiële gegevens overeen met den aanvangsdatum, waarop de vangsten moesten afgeleverd worden aan de Hoofdgroepering.

Vanaf 1 September 1941 tot het einde van dit jaar werd er voor fr. 2.831.893 visscherijproducten afgeleverd.

In 1942 was het voor de eerste maal mogelijk een jaarstatistiek te geven van de opbrengst der Scheldevischerij. De vastgestelde aanvoer bedroeg 1.761.521 kgr. ter waarde van 8.428.388 frank. Deze cijfers konden niet meer bereikt worden. Het daaropvolgend jaar bedroeg de aanvoer 1.587.875 kgr. ter waarde van 3.730.879 fr. De vermindering was in de eerste plaats toe te schrijven aan het gebrek aan voldoende brandstof, die de regelmatigte uitoefening van het bedrijf bemmerde. Voor 1944, een zeer onregelmatig tijdspan, kunnen wij slechts 268.579 kgr. aanstippen, ter waarde van fr. 2.264.437.

De toekomst der Scheldevischerij

De visscherij in de Westerschelde zal, gebonden aan de voorschriften der overeenkomst van 's Gravenhage van 1893, overgeleverd blijven aan de wisselvalligheden van een lastigen toestand. Het visschersbedrijf in de Scheldewateren wordt in moeilijke voorwaarden uitgeoefend. In technisch en economisch opzicht kunnen de visschers meestal met de oude bootjessjouwers der kust gelijkgesteld worden. Waarschijnlijk zal steeds een kern der Scheldevischerij blijven bestaan, voornamelijk te Bouchaute, waar enkele Scheldevischers hun hoofdbedrijf zullen vinden; 's winters in den mosselzaadpluk en 's zomers in de schrale bevissing der Scheldemonding.

De oorlog bracht tijdelijk een heropflukking. Wij vermoeden dat het bedrijf nog van zijn waarde zal verliezen en vervallen tot zijn vooroorlogsch toestand, welke ver van schitterend was.

(Nadruk verboden).

BUITENLAND

Brief uit IJmuiden

DE IJMUIDER TRAWLERVLOOT MOET ZICH VERNIEUWEN

Kort na de bevrijding liepen er in handelskringen geruchten over een aanzienlijke vernieuwde uitbreiding van de IJmuider vissersvloot, schepen die in drie klassen gebouwd zouden worden, nl. 1. voor de diepzee-visscherij; 2. voor de Noordzee z.g. middelgroot; 3. voor de Noordzee z.g. kusttrawlers.

Nadien werd er weinig of niets meer betreffende dit thema gehoord.

Zijn genoemde plannen gedeeltelijk of heelemaal ter zijde geschoven?

Is dit laatste het geval, dan moet er voor IJmuiden in de naaste toekomst een groot verval ontstaan.

De laatste jaren vóór den oorlog, kregen wij in IJmuiden een uitbreiding van enkele groote schepen, die de reeders hadden gekocht in Engeland. Voorzeker was dit een welkome uitbreiding. Doch het waren geen nieuwe schepen. Als eenige uitzondering liet de grootste maatschappij DEVEN, 2 groote moderne schepen bouwen die zeer goe d hebben voldaan. De ééne ging echter in Duitschen Dienst ten onder, terwijl de andere nog in Engelschen dienst zou moeten varen.

Terugkomende op de enkele groote schepen, gekocht in Engeland, waarvan er ook in Marinedienst zijn verloren gegaan, bleven deze schepen tweede hands en zijn er nadien 6 jaren ouderdom bij gekomen. Daar komen dan bij de schepen die reeds in IJmuiden waren en waarvan de meeste tusschen 20-40 jaar varieeren. Met al dat, zullen deze schepen met ter tijd niet meer de gewenschte resultaten geven en zal de zeer noodzakelijke vernieuwing moeten komen en hiervoor zal de steun van de regeering noodig zijn.

Wanneer de regeering deze steun zal ontzeggen, dan moet dit in de toekomst zich afschilderen als een ramp. Tevens zal steun van de regeering een grotere belangstelling voor ons visscherijbedrijf geven, die naar ik meen nimmer zoo heel groot is geweest.

Als ik het mij goed herinner, heeft zij in de crisistijd voor het sloopen van trawlers zelfs nog premies gegeven, zonder dat er van eenige nieuwbouw sprake was. Al had men toen bv. voor elke 3 oude schepen, maar één aanbouwpremie gegeven voor één nieuw vaartuig, naar de eischen des tijds, dan zou dit ook nu nog gewicht in de schaal werpen. Dit is helaas niet gebeurd en wij zitten met veelal oud materiaal. Dit kan en mag niet langer voortduren en zodra de gelegenheid en de middelen er zullen zijn, zal ten spoedigste met nieuwbouw begonnen moeten worden.

Met klem zal nu eens tegengegaan moeten worden; de aankoop van gebruikte trawlschepen van het buitenland. Als wij toch gaan opbouwen, laat dan het voornaamste nieuw zijn. Van een opgelapt bedrijf, kan men geen zegen verwachten.

Ga ik eens even naar onze Zuidereburen, dan bemerk ik dat daar de laatste vijftien jaren een zeer groote vooruitgang is gekomen.

Het zelfde zal straks in Polen komen, die vóór den oorlog ook over eenige groote schepen beschikte en nog wel veelal bemand met Hollanders, die straks na gegeven les huiswaarts kunnen keeren, met de voldoening dat zij weer een afnemer van Holland hebben afgeschreven.

Ook zal er in de toekomst een nieuw land op de markt komen, nl. IJsland, vóór den oorlog alleen bekend om zijn rijke vischwaten.

Een goede twintigtal schepen liggen in opdracht in Engeland.

Ten slotte meen ik te kunnen zeggen, dat de noodzaak van nieuwbouw voor IJmuiden zoo belangrijk is, dat hier de geheele toekomst mee gemeend zal zijn, want mede door de groote verarming van alle Europeesche landen, die door deze verarming zooveel mogelijk hunzelve zullen trachten te voorzien, blijft er één noodzaak over, nl. over een eigen markt te beschikken, die bevoorrad zal zijn met alle soorten visch, goedkoop of duur. In elk geval visch en prijzen die het tegen elk land zullen kunnen opnemen.

Rest nog dit. Het verbaast mij, dat deze belangen en andere zoo weinig pers vinden b.v. in de Visscherijwereld, het vakblad voor Holland en ook hier moet ik gaan naar onze Zuidereburen, die over een prachtig vakblad beschikken, dewelke steeds de belangen naar voren brengt die zoo bitter noodzakelijk zijn.

Het Bestuur van het Bedrijfsschap voor Visscherijprodukten

Bij het samenstellen van het Bestuur van het Bedrijfsschap voor Visscherijprodukten werd zelfs geen enkele plaats open gelaten voor één IJmuidenaar.

Is IJmuiden als visschersplaats reeds zoo klein geworden dat er geen plaats voor één belanghebbende overblijft? Hetzij een reeder of groothandelaar.

Wanneer dit het geval zou zijn, lijkt het wenschelijk te komen tot een samengaan, van alle belanghebbenden in reeders, vischhandel en aanverwante bedrijven, die dan gezamenlijk met vereende krachten alle IJmuidensche belangen zullen voorstaan.

NEDERLAND

HOLLANDSCH-TSCHECHISCH HANDELSVERDRAG

Waar onze regeering met het buitenland er tot op heden voor ons onbegrijpelijke redenen niet toe gekomen is in de handelsverdragen vischuitvoer te voorzien, heeft Nederland in zijn betrekkingen met Zwitserland en 'sjecho-Slowakije het wel voorzien.

Ter uitvoering van het verdrag met dit laatste land, is tusschen de Spoorwegmaatschappijen van beide landen voorzien, dat de transporten geschieden door auto's.

Het Tsjecho-Slowaaksch transitoverkeer zal over de Nederlandsche navens loopen.

DE KANAALVISSCHERIJ VERBODEN

Enkele Hollandsche visschersvaartuigen hadden de gedachte opgevat, de Kanaalvisscherij opnieuw te bedrijven.

Naar we vernemen, heeft de Engelsche overheid deze soort visscherij verboden in verband met de gevaren die er nog aan verbonden zijn.

UITBREIDING VLOOT

IJM.89, stoomtrawler gevaren in Duitse Dienst is omgebouwd en ter visscherij vertrokken. Eveneens de motor KW. 86.

ENGELAND

MISNOEGDHEID EN ONGEDULD

De visscherijmiddelen kunnen maar niet begrijpen waarom de Admiralty, die zooveel aan de visschers verschuldigd is, niet dadelijk eenige van de taarijke motorboten die zij bezit ter beschikking stelt van de gedemobiliseerde visschers die hier in alle havens werkloos rondloopen.

De opgeëschte drifters die de Admiralty wil vrijgeven worden als ongeschikt beschouwd, omdat met motorboten verschillende visscherijen kunnen worden bedreven, en de drifters enkel voor de voorbijgaande drijfnetvisscherij geschikt zijn.

Weliswaar verleent de Regeering thans toelagen en leeningen voor den aanbouw van visschersvaartuigen van hoogstens 70 voet en 50 B.T., maar de aanbouw van nieuwe schepen vraagt veel tijd en intusschen gaan de gunstige tijden der visscherij voorbij, terwijl de Admiralty een aantal geschikte boten in haar bezit houdt, waarvan men het nut niet inziet.

KIPPERS NAAR BERLIJN

20.000 paar Schotsche kippers werden onlangs van Hull naar Berlijn gestuurd, ten behoeve van het Britsch bezettingsleger.

Binnenkort worden te Hull 500.000 kisten Noorsche haring van 100 kg. verwacht, waarvan het grootste deel tot kippers zal verwerkt worden.

Aberdeen, Grimsby en andere Oostkusthavens verwachten eveneens een hoeveelheid Noorsche haring.

VISSCHERIJONDERZOEK

Het Comité voor na-oorlogsch visscherijonderzoek heeft van de Regeering opdracht gekregen een volledig programma op te maken van wat ten bate van de visscherij kan gedaan worden, alsook van de hulp die in dit opzicht vanwege de internationale Commissie voor Zeeonderzoek kan verwacht worden.

Het Comité, waarin naast de bestuurders der bijzonderste laboratoria voor zeeonderzoek, ook vertegenwoordigers van verscheidene hoogeschoolen, alsmede vooraanstaande visscherijreeders zetelen, is tot de vaststelling gekomen dat er thans een groot gebrek bestaat aan geschoolde specialisten om het onderzoek aan te vatten, dat er eveneens een tekort bestaat aan moderne onderzoekingsvaartuigen, alsook dat verscheidene behavende laboratoria zullen dienen herbouwd en heringericht.

ARBEIDSONGEVALLEN

De nieuwe wet op de Nationale Verzekering tegen Nijverheidsongevallen had niets voorzien ten voordeele van de visschers.

Vertegenwoordigers van de visschersbonden hebben evenwel zoo lang aangeklopt bij het bevoegd Ministerie, tot ze eindelijk in gehoor ontvangen werden.

Dientengevolge zal de wet zoodanig gewijzigd worden, dat de visschers er ten volle de voordeelen zullen van genieten.

Bij het indienen van het amendement verklaarde de parlementssecretaris van den Minister van Nationale Verzekering, dat de rechtstreeksche besprekingen met visschersvertegenwoordigers zeer nuttig geweest waren, en hem een klaar inzicht hebben gegeven in sommige bijzonderheden van het vak die hem en veel anderen totaal onbekend waren.

't Is bij ons ook zoo!

OVERLADEN SCHEEPSWERVEN

De bestellingen die de Engelsche werven ontvangen hebben voor het bouwen van visschersvaartuigen be-

reiken een nooit gekend peil.

Anderdeels zijn sommige reeders, die meenden een motor in hun schip te plaatsen, verplicht zich met een stoommachine tevreden te stellen, omdat de motorfabrieken nog overlast zijn met het afwerken van de bestellingen van zeer zware motoren die zij destijds van de Admiralty ontvangen hebben. Hun nieuwe vaartuigen zullen dus het uitzicht hebben van motorschepen, doch met stoom gedreven worden.

Er wordt verwacht dat de groote Iersche scheepswerven, die vroeger geen visschersvaartuigen bouwden, dit in 't vervolg wel zullen doen.

=====

Deblocage van gelden voor getroffen Reeders

De reeders welke tijdens den oorlog getroffen werden en geblokkeerde gelden bezitten, mogen aan het adres van het Losmakingscomité een vraag richten.

Deze aanvraag moet ingediend worden met behulp van een formulier volgens een model dat kan verkregen worden bij de agentschappen van de Nationale Bank van België te Brugge of Oostende.

De aanvrager moet er de passende verrechtaardigende uiteenzetting aan toevoegen, zooals:

a) een uiteenzetting per vaartuig van de geleden schade met vermelding van de omstandigheden waarin deze zich voordeed;

b) de raming van de kosten van nieuwbouw of herstelling;

c) zoo deze reeds aangevangen werd, naam van de werf, contract, enz...;

d) eventueel te betalen facturen van het reeds uitgevoerde werk.

Het volledig dossier van aanvraag, regelmatig samengesteld, moet vervolgens voor advies overgemaakt worden aan het Ministerie van Verkeerswezen, Bestuur van het Zeevezen, Dienst voor Zeevisscherij te Oostende, die het verder zal laten geworden aan het hoofd van den Dienst der Thesaurie en Staatsschuld, bij het Ministerie van Financiën, Kunstlaan 30, Brussel.

=====

Onze Haringuitvoer

In de IJmuider Courant geeft Pieterman een beschouwing over onzen toekomstigen haring-uitvoer (?) naar den vreemde en spreekt van onze 30 miljoen kg. voor Duitschland, 20 miljoen kg. voor Frankrijk en 25 miljoen kg. voor Tschecho-Slowakije.

Hij beklaagt er zich over dat wij veel dichters staan bij den uitvoer dan Holland.

Pieterman heeft echter zonder den waard gerekend. Er bestaan geen deviezen voor den uitvoer, maar wel voor den invoer!

Waar wij hunkeren om te mogen uitvoeren en wekelijks zeker 5 miljoen kg. haring zouden kunnen uitgevoerd, beletten het gebrek aan handelsakkoorden deze transactie.

Op dat gebied zouden onze Hollandsche vrienden het heel zeker veel verder gebracht hebben, moest de ijle haring voor hun deur bij het grijpen liggen, zooals voor onze visschers het geval is.

=====

Nog het Belgisch-Fransch Akkoord

Ongeveer 300 Fransche vaartuigen bedrijven het ijle haringseizoen voor onze havens. De overeenkomst houdt in dat hun motorboot de 200 P.K. niet zal te boven gaan en dat zij het V.D. stelsel niet zullen gebruiken. De haven van Duinkerken is praktisch voor ons Belgen niet gebruikbaar, gezien de ontminning nog steeds plaats heeft.

De heer Ansel, administrateur van het Fransch waterschoutsambt zal samen met den heer Carlier alle geschillen oplossen welke tusschen de visschers mochten oprijzen.

Daar vorig jaar de betalingen voor het vervoer van Franschen haring, zooveel moeilijkheden opleverde, zullen de vervoerkosten vooraf betaald worden en niet door den bestemmeling.

Wat de mazoutleveringen betreft, zouden bons geleverd, waarmee de Franschen mazout kunnen bekomen. De Fransche regeering zou dan éénzelfde kwantum ter beschikking stellen van den Belgischen Staat.

Tevens zal een Fransche vertegenwoordiger op het Belgisch visscherijwachtschip zijn medewerking verleen aan het vaststellen van mogelijke inbreuken op de bestaande maritieme wetten.

RUSTON

DIESELMOTOREN

De voornaamste Engelsche Motorenfabriek

ALGEMEENE VERTEGENWOORDIGERS:

VALCKE Gebr. N. V. Oostende

(5)

Onze Handel in Visscherijprodukten

(Vervolg)

De voornaamste bepalingen der contingententeering waren: de invoer van tong, tarbot, rog en schaat worden uitgesloten tot beloop van 50%. Deze van groote rondvisch wordt verboden tot beloop van 25 %, in 1939 tot 35%. De aandelen der invoerders werden op voet van de bestaande handelsdocumenten vastgesteld per soort en kwartaal. Als basisjaar nam men het gemiddelde der jaren 1930-31. De visch van min dan 40 cm. mocht niet meer worden ingevoerd. Daarenboven kwam de vergunningstaks in 1933 voor de eerste maal op het programma der bedrijfselichten te voorschijn. Het jaar 1934 zou hare inwilliging bezegelen. (0,50 fr. per kg. voor gewone- en 2 fr. voor fijne vischssoorten).

Wat de garnaal aangaat, waarvan de invoer later uit Holland insgelijks beperkt werd, trof men de volgende regeling: België beschikte over een invoerkwantum uit Holland van 450.000 kg. gewone- en 100.000 kg. gepelde garnaal. De contingenten werden als volgt verdeeld 50% ingevolge de aankopen aan de kust (van het basisjaar) 50% ingevolge den aanvoer van het basisjaar. Deze laatste 50% wordt elk jaar met een vijfde verminderd. Na 5 jaar zou er dus geen invoer meer mogelijk zijn, indien de garnaalhandelaars zelf aan de kust niet aankopen. Dit was echter slechts een voornemen, dat ten slotte waarschijnlijk onuitvoerbaar zou blijken, tengevolge van internationale tegenwerpingen. De Belgische pellerijen mochten anderzijds zooveel garnaal invoeren, als ze zelf voortbrengen aan de Belgische kust.

DE GEVOLGEN VAN DE CONTINGENTEERING

De beperking van den invoer, bijzonderlijk het invoerverbod van visch minder dan 40 cm. is, alhoewel geen der partijen — noch de nijverheid, noch de handel — zich voldaan gevoelden, de redding geweest van onze reederijen, die alle krachten hebben ingespannen om de behoeften van ons land te dekken, opzet waarin zij ten volle schijnen geslaagd te zijn. De aanvoer steeg, de middenprijzen volgden van 1,33 fr. per kg. in 1931 tot 3,17 fr. in 1938 (1939: 3,02 fr.)

De zaken gingen bijgevolg over het algemeen goed tot in 1937 opnieuw voor onze reederijen ongunstige factoren waargenomen werden: stijging der uitbatingskosten over het algemeen met 40%, van de brandstof met 90%. Daarenboven werd een daling van den gemiddelden prijs van de diepzwevende visch van 10% waargenomen hoofdzakelijk het gevolg van de waardevermindering der Fransche munt. De aanvoer was daarenboven niet steeds aan de vraag aangepast. Terloops wijzen we er op dat de propagandacommissie voor het vischverbruik een min of meer geslaagde actie voerde voor het uitbreiden van het vischverbruik in ons land.

De garnaalvisscherij kende opnieuw een crisistoestand, die trouwens tot bij het uitbreken van den oorlog om te zeggen onverminderd zou aanhouden. Te vergeefs werd in dit domein aangedrongen op de verscherping der contingententeeringsmaatregelen, dewelke, zooals hooger gezegd aan de nijverheid geen voldoening gaven.

Ter gelegenheid van de depressie in 1937, werd de aandacht op twee voornamen punten gevestigd: de vermindering van de uitbatingskosten en de middelen om de prijzen in stand te houden. Wat het eerste punt betreft, werd op staatsstusschenkomst aangestuurd: toekenningeener premie per bruto-tonnemaat en per dag aanmonstering, een toelage van 25 tot 30 fr. per aan boord geleverde ton steenkolen, toelage van 80 tot 90 fr. per ton gasolie. Verder werd aangedrongen om den scheepsbouw te beperken, op een premie voor den inbouw van nieuwe motoren. afschaffing van de kosten van scheepskeuring, vermindering der premies voor de verzekering der vaartuigen en beroepsongevallen: dit voor het meerendeel met behulp van de opbrengst der taks op de invoervergunningen.

Dadelijk werd de vraag gesteld wat de voorgestelde staatsstusschenkomst

zou vergen. Op groote bestellingen van brandstof had wellicht een prijsvermindering kunnen bekomen worden en een aankoopcentrale had dit kunnen vergemakkelijken. De vraag was dus: wat kan de zeevisscherijnijverheid zelf doen om den trust der leveranciers eerst tegenover een andere macht te stellen en is, in het voorkomend geval, de tusschenkomst der openbare besturen noodzakelijk? De natie moet weliswaar onze visscherij in stand houden, vooraleer beroep kan gedaan worden op haar tusschenkomst. moeten alle middelen ter beschikking van de nijverheid volledig uitgeput zijn.

Van staatshulp kwam niets in huis. De vaststelling, die in 1937 gedaan werd, is echter van zeer groot belang. Zij deed de volstrekte noodzakelijkheid uitschijnen van de samenbundeling van alle gezonde krachten tot een zelfde doel. Samenhoorigheid kwam in de visscherijkringen nooit in voldoende maat tot stand. Het tegendeel was eerder waar en spijs er verscheidene zoogezegde beroepsgroeperingen bestonden, althans met naam, werd er steeds getuigenis afgelegd van zeer individualistische strekkingen. Buiten den Hoogen Raad voor de zeevisscherij, die slechts een raadplegend lichaam was, waarvan het gezag nochtans niet kon worden genegeerd, hadden de veelvuldige belangen geen ambtelijk onderdak en de vertegenwoordiging zelfs in dezen Raad, beantwoordde niet aan de opvatting eener gezonde beroepsorganisatie.

Nu we gewezen hebben op de verscheidene factoren, welke het visscherijbedrijf beïnvloedden. kunnen we in ons volgend nummer met meer gemak de logische ontwikkeling van den handel in visscherijprodukten volgen. (Nadruk verboden)

=====

Onze Vragenbus

J. V. Mechelen — In uw artikel Fiscale Logica, maak ik er uit op, dat voor geweeekte stokvisch, gereed voor het verbruik, wat de fiscale zegels betreft 4,50% moet geplakt worden en niet 9%.

Antwoord — De verkoop van geweeekte stokvisch, gereed voor het verbruik, is geen bewerking maar alleen een handelsdaad. Er dient dus slechts 4,50% geplakt en geen 9%.

=====

Handelsvennootschappen

Handelsvereniging Oostende H.V.O.

Te Oostende werd een dezer dagen overgegaan tot de stichting van bovenvermelde maatschappij, waarvan de zetel gevestigd is Kappellestr. 77 Oostende.

De stichters zijn: de hh. Lucien Decrop, H. Willems, B. Overzier, E. Brunet, F. Rau, A. Vanden Abele en A. Brunet.

Tot commissaris werd benoemd den heer Codron G.

Het doel van de maatschappij is, alles wat betrekking heeft met den handel en de nijverheid in visch en al wat daarmede rechtstreeks of onrechtstreeks in verbinding staat.

Aan de nieuwe maatschappij wenschen we goed heil en wind in de zellen.

Nieuwpoortse Reederij

In de buitengewone algem. vergadering van 9-12-45 werd de h. Henri Schoolaert, reeder te Nieuwpoort, verkozen tot beheerder, in vervanging van A. Vyaene, ontslaggever, sedert 1940. De zetel is Recollettenstraat 19 Nieuwpoort.

Nieuwpoortse IJsfabriek

Bij algemeene stemmen, werd een einde gesteld aan het mandaat van den h. A. Vyaene en A. Breemeersch tot voorzitter-beheerder benoemd voor een termijn van vijf jaar.